auto sport 2019年6月21日号（隔週金曜日発売） 2019年6月7日発売 第56巻第12号 通巻1508号
No.1508

オートスポーツ Drive on the edge
2019 6/21号

auto sport

RACE CRAFTERS

SUPER GT Rd.3 SUZUKA

GT500 WINNER
Kazuki Nakajima / Yuhi Sekiguchi
au TOM'S LC500

レクサス鈴鹿制圧の裏側
関口雄飛"逆転の発想"バトル術

INDY Rd.6 INDY500 / Rd.7 DETROIT

2戦連続3位入賞!

佐藤琢磨
［インディ500］2周遅れからの優勝争い

F1 Rd.6 MONACO

歴史に刻まれたモナコ

GT300
"ルーキー"インタビュー
小暮卓史

タキ井上が
スーパーフォーミュラに首ったけ!?

スーパー耐久第3戦
富士24時間
レースレビュー

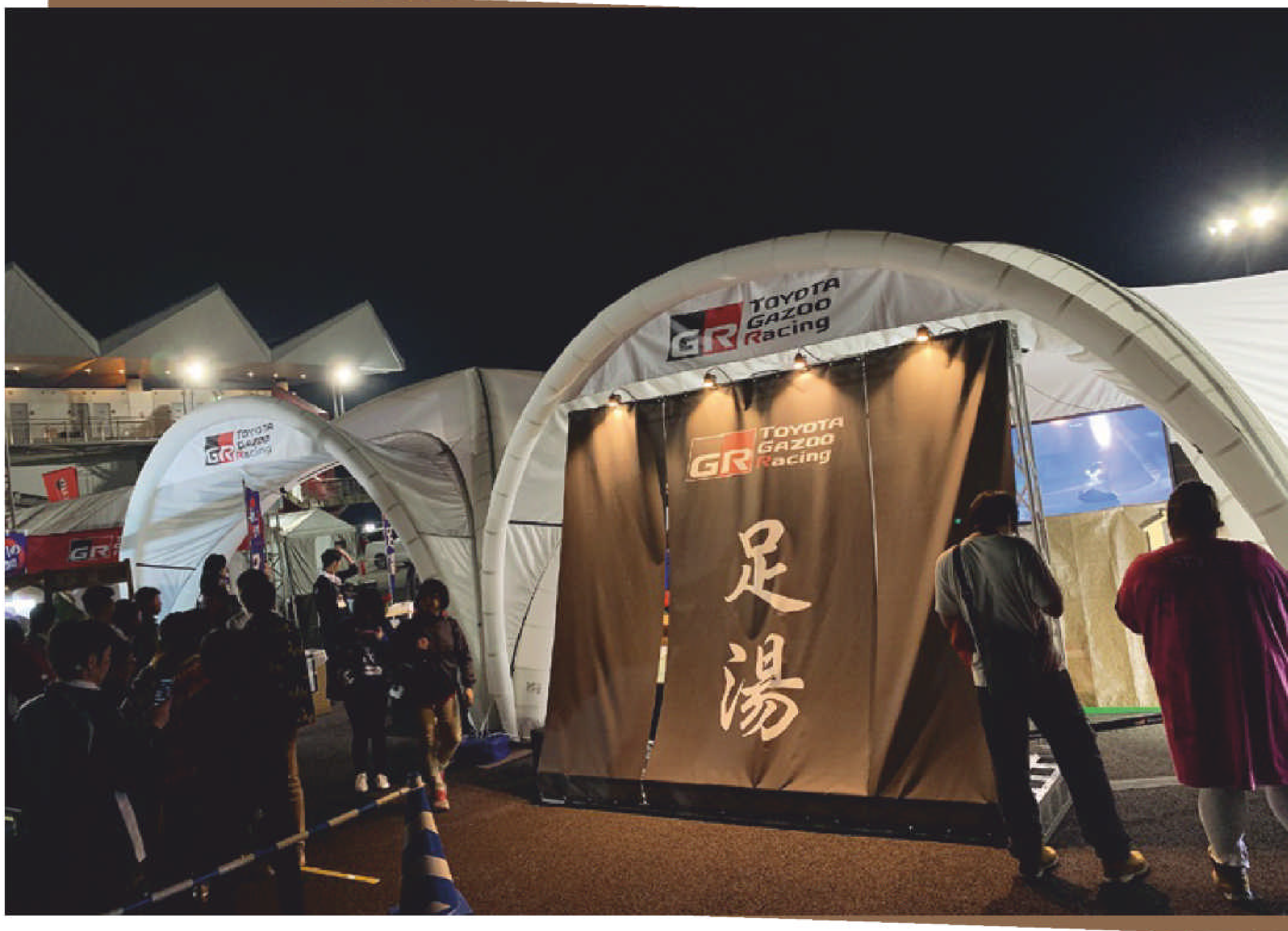
Remembering "Senna"
追悼特別企画 第3弾 セナが願う「ホンダとの約束」


SAN-EI
CORPORATION

as Bridge

コースの
内と外をつなぐ
「いま」の話題

Text & Photo：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）



史上初!? 足湯でリラックスしながら 富士24時間レース観戦

暗闇のなかで明かりをつけて営業する店舗は、ラーメン屋とケバブ屋のわずか２軒だけ。TOYOTA GAZOO Racingもブースを出展していたが、３台のレース車両がテント内に展示されているのみで、夜間はトビラが閉ざされていた。深夜帯だったとはいえ、昨年の富士24時間レース中のグランドスタンド裏はレース車両の排気音が響くだけで、薄暗く、物静かなものだった。

ところが、２年目の今年は様子が違った。深夜12時近くだというのに、行列のできるブースがあった。それが、この「足湯」だ。聞けばこの足湯ブースは、決勝スタート４時間前から、レース終了の１時間後まで29時間ぶっとおしで稼働し続けたという。鈴鹿やもてぎは施設内に温泉が併設されているが、富士にはない。そのためか行列が絶えず、多いときには１時間待ちにまで膨れ上がった。

仕掛け人の佐藤潤さん（GAZOO Racing Company 国内マーケティンググループ長）によると「24時間レースならではの楽しみ方を何か提供できないかと仲間とアイデアを出し合って」足湯に行きついたという。「茶の湯」「ミルクの湯」「バラの湯」の３種類があり、そこに足を浸しながら用意された大画面モニターでレースを観戦できるという至れり尽せりのおもてなしだ。隣りにはメナード化粧品協力のもと、女性限定の「ビューティスペース」も出展。ハンドマッサージやメイクアドバイスまで実施していた。

24時間レース中、サーキット内を歩き、思い思いのテントを眺めると、観戦に訪れているファンは２年目にして早くも独自の楽しみ方を会得しつつある。“おもてなしする側”も負けずに遊び心のあるコンテンツを用意できれば、年一回の祭りはさらに盛り上がりそうだ。

The moments. 31 スーパー耐久 第3戦富士24時間

宴はまだこれから



Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）

雨の予報もあった富士24時間。夜は少し肌寒いと感じるほどだったが、充分なキャンプ日和となった。三日間の総入場者数は、昨年から＋1000人の微増となる３万6100人（公式発表）。目新しさというバリューがない２年目の今年、"微増"は立派な結果だ。今年もスタートから５時間後、レースも宴もまだまだこれからという午後８時、花火が打ち上げられた。昨年復活したこの宴は、打ち上げられたが最後、夜空に儚く消える花火となるか。それとも夜を照らし続ける月となるか。

2周遅れ・31番手から3位への「レースクラフト」

最終盤に強くフォーカス
インディ500 2勝目が見えた！

Text : 天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo : 松本浩明（Hiroaki Matsumoto）
ジェイ・アレイ（Jay Alley）／ INDYCAR





H.Matsumoto

TAGHeuer

脅威の燃費セーブでド終盤にチャンスを手繰り寄せた





J.Alley



J.Alley

集団に埋もれて厳しい状況に

最初のピットインは37周目。タイミングをもっとも引っ張った３台のうちの１台だった。だが、このときのホイール装着のミスで再びピットへ。コースに戻ると２周遅れの31番手。周回遅れの集団に埋もれ、リードラップのクルマにも迫られるという厳しい状況に。（写真は違うピットストップ）（as）

佐藤琢磨にとって10回目となるインディ500、予選結果は14番手だった。昨年の予選16番手から順位はそれほど変わらなかったが、４日間行なわれたプラクティス中からレーストリムでの走りに好感触を持っており、カーブデイのファイナルプラクティスを終えると、「去年より全然いい。17年に次ぐ2番目の出来です」と表情には力が漲っていた。

過去9回のインディ500での琢磨は、12年にはファイナルラップにダリオ・フランキッティにアタックし、優勝まであと一歩に迫った。その後、４シーズンを過ごしたＡＪフォイトのチームでもレース終盤に追い上げを見せ、17年にはエリオ・カストロネベスとの勝負を制してついに優勝。最も勝つのが難しいと言われるレースの戦い方、勝負の仕方を着々と身につけてきていた。インディ500というレースは、一度勝つと、勝てずにいたときよりもさらに勝ちたい欲求が強くなるという。今年の琢磨のファイナルプラクティスを終えての表情は、「また優勝争いができる。2勝目が狙える」という手応えが表れたものだった。

昨年は序盤のアクシデントで早々に終了となった。超スロー走行を続けていたジェイムズ・デイビソンが琢磨の目の前で大きく減速。避けようもなかった。今年はより冷静に、慎重に第1スティントを戦う気構えの琢磨だったが、1回目のピットストップで右リヤホイールがきっちり装着されず、周回遅れに陥った。再ピットインを強いられ、2周遅れの31番手に。1995年インディ500でのジャック・ビルヌーブのように、2ラップダウンからの優勝もあるにはあるが、琢磨が厳しい状況に置かれたことは間違いなかった。

73周目からの2回目のイエロー中にまずはラップダウンを1周に減らす。だが、そこからはグリーンの状態が続いた。できることは、燃費セーブを続け、チャンスを待つことだけ。琢磨は先のイエロー中に2度ピットイン。この作戦が効いたことと琢磨の懸命の努力で、次のピットを113周目（グリーン下）まで引っ張った。同じ作戦だったカストロネベスよりも3周長い。

このあたりから、トップ争いはシモン・パジェノーやアレクサンダー・ロッシなどのスピード勝負組と、スコット・ディクソンやフェリックス・ローゼンクヴィストなどの好燃費組の勝負になりそうな様相を見せ始めていた。

138周目、ピットロードでマーカス・エリクソンがクラッシュし、3回目のフルコースコーションに。スピード勝負組はピットストップをすでに終えており、燃費セーブ組にとっては最悪のタイミングだった。

琢磨はここでリスタート前に給油。ついにリードラップに戻り、18番手でリスタートを迎えた。タービュランスを浴びながらも、ジャック・ハービー、予選3番手のスペンサー・ピゴットをパス。燃費セーブにも努め、177周目までピットのタイミングを伸ばしていた。ここで最後の給油とタイヤ交換を終えてコースに復帰。すると、直後に多重クラッシュが発生し、4回目のイエローに。ピットに入り損ねて大幅ポジションダウンがほぼ確定したピゴットには最悪だったが、琢磨にとっては絶好のタイミング。これで琢磨は7番手に浮上した。ひとつ前のピットストップ終了時は18番手。11ポジションのジャンプアップだ。

ほとんど最後尾からの３位フィニッシュでレースクラフトの巧みさを見せつけた琢磨。レース後はコメントを求める現地メディアが琢磨のもとに殺到した。（as）

H.Matsumoto

これで琢磨には勝負権が出てきた。シボレーのパワー面のアドバンテージも、昨年と比べてレースブーストでより小さくなっているように見えていた。しかし、インディ500で勝つドライバー／チームというのは、いつでもスピードとハンドリングを最高レベルで両立したところ。それがパジェノーであることは、ここまでの戦いでくっきりと浮かび上がっていた。彼のフロントウイングの調整はレースを通して2回、それぞれハーフターンと小さいもの。マシンのベースセッティングが高く、予選2日目のコンディションを最も正しく見極めて調整を施したエンジニアのベン・ブレッツマンが、レースデイのエアロセッティングもベストなものとしていたようだ。慎重に走りすぎた16年の経験をもとに、パジェノーは攻めの走りを展開。序盤に燃料を使いすぎたが、その対応はレース後半に回すこととしていた。チームメイトの背後を走り、ロッシにも先行させて燃費もセーブ。そして、複数回のイエローが彼の心配を吹き飛ばすなど、展開はパジェノーに味方していた。

琢磨の最後の14周はパジェノー対ロッシのバトルと変わらないほどにエキサイティングだった。目の前に4台しかいない状況でリスタートを迎えた琢磨は、大きなチャンスの到来を感じていたはずだ。グリーンフラッグが振られるとドラフティングをうまく使い、ターン1でアウトからカーペンターをパス。そのままインへと切り込んでターン2手前でジョセフ・ニューガーデンのインを窺う。リスタート直後でマシン同士が接近している状況下、バックストレッチでカーペンターが大きなトウをゲット。琢磨のイン側から前へ出ようとするが、琢磨はスピードを緩めることなくターン3へ進入。2台はサイド・バイ・サイドのままコーナーを回り、ターン4に向かうショートシュートまで琢磨はカーペンターに先行した。

4番手には浮上した。次なる獲物はニューガーデン。17年のシリーズチャンピオンはインディ500では終盤に繰り広げられる超アグレッシブなバトルを経験したことがまだない。彼を追う立場の琢磨は12年の最終ラップでのダリオ・フランキッティへのアタックなど経験を積んできている。琢磨は滑るマシンでも全開モードを保ち、191周目のターン3で、ここでもアウトからニューガーデンを攻略した。

残るはパジェノーとロッシの2台。彼らも17年勝者が背後に来たことは当然知らされていた。琢磨はジリジリと差を詰めていく。だが、順位を入れ替えながら走っていた彼らに仕かけるまでには至らず、パジェノーからコンマ3秒差の3位でゴールとなった。

「パジェノーが速すぎて……。500ですからね、前があと2台になったときには、やるっきゃないって思っていました。勝ちたかった。そうできなかったのは悔しいけど、王者となるのにふさわしい速さで走りとおしたパジェノーを今日は讃えたいですね」と琢磨。リードラップに復活した後、全力を出し切っての3位には大きな充足感を得ていたようだった。

いまの琢磨はインディ500で勝つために必要なことを理解している

H.Matsumoto





H.Matsumoto

101周をかけてリードラップへ

中盤はまさに我慢の展開。フルコースコーションが出るのを待ちながら、燃費走行を続けていた。リードラップに復帰するまでに101周を要したが、残り50周あたりから始まる本当のバトルに向けて何とか間に合った。(as)



H.Matsumoto



INDYCAR

現地ファンも琢磨の2勝目を意識？

(右）チェッカー後、琢磨はパワー(手前)とともにパジェノーに手を振った。17年、18年のウイナーが19年のウイナーを祝福。(左) 脅威の追い上げと優勝を窺うバトル。見せ場を作った琢磨を大勢のファンが囲んだ。12年、17年、そして今年。現地ファンも琢磨の２勝目を意識しているのかもしれない。(as)

いまの琢磨は、インディ500で勝つために何が必要なのかを理解している。どんなマシンでなら最終スティントでの激しいバトルを戦い抜けるのか、優位に立てるのか。琢磨はレースを戦うなかで、マシンをそうしたものに仕立て上げていった。最終スティントでのバトルの過激化を12年に身を持って感じた彼は対処法を考え出し、それを実践することによって17年に初優勝をつかみとった。今年はレース終盤にトップグループに復活して実力を発揮。カーペンターとニューガーデンのパスは土壇場の戦い方を心得ている琢磨だからこそ成せた技で、3番手に上がった彼を前のふたりも強く意識していたはず。つまり、いまの琢磨にはライバルたちに「最もやっかいな相手と戦わなくてはならない」と思わせてしまう存在感があるのだ。ここ最近の充実ぶりと円熟味で、相手は琢磨の引き出しの多さも意識。インディカーの世界では「奇跡的なアタックを成功させてしまう男」と畏怖されてもいる。実際、ロッシに襲いかかり、その勢いのままパジェノーにアタックしにいくのか？　という勢いが最後の14周の琢磨にはあった。3位で終えたいま、琢磨は来年の戦いをいまから楽しみにしているだろう。インディ500での2勝目はいまや琢磨にとって現実的な目標となっているのだ。

103rd Running of the INDIANAPOLIS 500 results

Pos.	SP	No.	Driver	Entrant	Engine	Lap	Earnings
1	1	22	Simon Pagenaud	Team Penske	C	200	$2,669,529
2	9	27	Alexander Rossi (W)	Andretti Autosport	H	200	$759,179
3	14	30	Takuma Sato (W)	Rahal Letterman Lanigan Racing	H	200	$540,454
4	8	2	Josef Newgarden	Team Penske	C	200	$462,904
5	6	12	Will Power (W)	Team Penske	C	200	$444,554
6	2	20	Ed Carpenter	Ed Carpenter Racing	C	200	$450,554
7	23	19	Santino Ferrucci (R)	Dale Coyne Racing	H	200	$435,404
8	22	28	Ryan Hunter-Reay (W)	Andretti Autosport	H	200	$379,129
9	16	14	Tony Kanaan (W)	A.J. Foyt Enterprises	C	200	$369,129
10	11	25	Conor Daly	Andretti Autosport	H	200	$203,805
11	32	5	James Hinchcliffe	Arrow Schmidt Peterson Motorsports	H	200	$365,129
12	15	33	James Davison	Dale Coyne Racing with Byrd-Hollinger-Belardi	H	200	$220,305
13	4	63	Ed Jones	Ed Carpenter Racing	C	200	$233,305
14	3	21	Spencer Pigot	Ed Carpenter Racing	C	200	$377,229
15	24	4	Matheus Leist	A.J. Foyt Enterprises	C	200	$344,129
16	30	39	Pippa Mann	Clauson-Marshall Racing	C	200	$200,305
17	18	9	Scott Dixon (W)	Chip Ganassi Racing	H	200	$359,204
18	12	3	Helio Castroneves (W)	Team Penske	C	199	$200,305
19	31	24	Sage Karam	Dreyer & Reinbold Racing	C	199	$204,305
20	21	48	JR Hildebrand	Dreyer & Reinbold Racing	C	199	$200,305
21	25	60	Jack Harvey	Meyer Shank Racing w/ Arrow SPM	H	199	$200,305
22	19	77	Oriol Servia	MotoGator Stange Racing w/ Arrow SPM	H	199	$203,305
23	13	7	Marcus Ericsson (R)	Arrow Schmidt Peterson Motorsports	H	198	$384,629
24	26	42	Jordan King (R)	Rahal Letterman Lanigan Racing	H	198	$200,805
25	20	23	Charlie Kimball	Carlin	C	196	$200,305
26	10	98	Marco Andretti	Andretti Herta with Marco & Curb-Agajanian	H	195	$334,129
27	17	15	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan Racing	H	176	$334,129
28	29	10	Felix Rosenqvist (R)	Chip Ganassi Racing	H	176	$353,279
29	28	26	Zach Veach	Andretti Autosport	H	176	$334,129
30	7	18	Sebastian Bourdais	Dale Coyne Racing with Vasser-Sullivan	H	176	$342,129
31	33	32	Kyle Kaiser	Juncos Racing	C	71	$205,305
32	27	81	Ben Hanley (R)	DragonSpeed	C	54	$200,805
33	5	88	Colton Herta (R)	Harding Steinbrenner Racing	H	3	$351,129

Time of Race: 2:50:39.2797 | Ave. Speed: 175.794 mph | Fastest Lap: 226.006 mph (39.8220 seconds) on Lap 40 by 9 - Scott Dixon
Chassis=Fourth-Generation NTT IndyCar Series Chassis (IR-12) with IR-18 aerodynamic bodywork
Tire=Firestone | Engine: C=Chevrolet, H=Honda
R - Indianapolis 500 Rookie of the Year candidate, W - Indianapolis 500 past winner

Caution Flags

No	Duration	Total	Reason for Caution
1	6 to 9	4	Tow In: Car 88 in Turn 4
2	73 to 78	6	Contact: Car 32 in Turn 4
3	138 to 147	10	Contact: Car 7 in Pit Lane
4	178 to 186	9	Contact: Cars 10, 15, 18, 23, 26 in Turn 3



鈴鹿は~~NSX~~レクサス

獲りこぼすライバルたちを尻目に
苦戦覚悟のはずのLC500が予選も決勝も圧倒



S.Yoshida



「鈴鹿はNSX」と、みんなが言う
「鈴鹿は12号車」と、みんな言っていた
昨年の圧勝劇や今オフの好調さを見て、誰もがそう予想した
ところがフロントロウにはレクサスが並び
ポディウムはレクサスが独占した。ランキングも1位になった
真夏のような鈴鹿で、何が起きた?

Photo : 上尾雅英(Masahide Kamio)/吉田成信(Shigenobu Yoshida)

M.Kamio

Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／北川正明（Masaaki Kitagawa）

すべては高気温のせい？
激しいバトルとアクシデントが頻発

M.Hirata



▲“16トレイン”から抜け出るのは誰だ?

富士で予選４番手、鈴鹿でも６番手と、軽量ながら上位に進出しているモチュールNSX。序盤は内圧設定の面で苦しんでいたといい、「トレイン」を形成してしまう。中嶋大祐に代わった後半では「デグナーあたりから左リヤのエアが抜け始め、スプーン手前で完全にエアがなくなってしまった」。レイブリックはGT300と接触、モデューロはピット作業違反、ケーヒンは「１号車に近づいて抜くチャンスと思ってアウト側にラインを変えた時にリヤがスライドして、それに自分が対応できなくて、そのまま最終コーナー内側のガードレールにぶつかってしまった」（塚越）と、NSX勢はARTA以外ノーポイントに。



N.Mitsuhashi

▲安定のニスモがまさかのゼロ

17周目の130Rで、それは突然やってきた。いきなり右フロントタイヤにトラブルが発生し、コーナリングに入ったと同時に車体の右フロントが落ち、モチュールGT-Rはコースアウトを喫してしまう。ピットに戻って来たロニーが、「何もできなかった」と淡々と状況を説明。それを次生はじめチームスタッフが神妙に聞き入る。ミシュランでは過去初の事象であるが原因は調査中だ。デブリを踏んだ可能性もある。同じタイヤを装着したクラフトスポーツには発生しておらず、49kgというウエイトが影響したのかもしれない。最重量ウエイトゆえ、クラッシュするまではやはり苦戦。だが、６位に入ったZENTより前にいたことを考えれば、この獲りこぼしは痛い。

S.Kusakai



N.Mitsuhashi



S.Yoshida



S.Yoshida



S.Yoshida



M.Kitagawa

T.Moriyama



ファイナルラップで本命沈む

鈴鹿で行なわれたオフのテストではトップタイムをマークし、なおかつ今回ウエイトが11kgと軽量のカルソニックは、当然本命の1台だった。予選は難コンディションを予想して佐々木がいつも以上の「マックスアタック」を敢行し、デグナーでほんの少しロスしつつも4番手を確保。島田パフォーマンスエンジニアも「今年の予選はいつも悪くはない。ただ、ドライでまともにレースしていないので、まずは決勝をきちんと走り切りたい」と語っていた。その決勝では終盤は5番手を走行していたが、ファイナルラップに入ったストレートでスローダウン。もう1台の本命で、先にリタイアしていたケーヒンの後ろにマシンを止めた。

お酒は20歳になってから

K-tunesが開幕戦に続く今季2勝目。しかし、1999年7月9日生まれの晴南は、未成年のためシャンパンファイトに参加できない。新田はそんな晴南を表彰台から降ろすまいと腕を掴み、ファンの笑いを誘う。そして晴南のぶんまで、ひとりで2位、3位のドライバーから祝福のシャンパンを浴びせられる。「もう、ほんとに迷惑（笑）」と新田。それに対する晴南のコメントはP18で。新田と晴南、ふたり揃ってのシャンパンファイトが見られるのは第5戦富士以降。そしてその姿が見られれば、ふたりのタイトル獲得が近づくことになる。

リヤグリップが欲しい

中高速コーナーが主体の鈴鹿はダウンフォースの影響が強く、タイヤにも厳しい。その過酷な状況に、悲鳴もあがった。マークXは5周目、突如リヤウイングが破損するアクシデントに見舞われて緊急ピットイン。マネパは土曜日の公式練習で右リヤタイヤがバーストし、決勝では4番手を走行中の42周目に左リヤがバースト。表彰台も見えていたレースで、入賞を逃してしまった。立体交差で右回りと左回りが入れ替わる鈴鹿は左右どちらのタイヤに対しても過酷なのだ。



T.Moriyama



M.Kitagawa

S.Yoshida



プライドをかけた突っ込み合戦

ワコーズは130Rが速く、キーパーはスプーンが速い。WHの差はわずか2kg。タイヤも同じスペックを選択。シケインやヘアピンのブレーキングではワコーズに分があったようだが、その差はごくわずか。同一メーカーによる意地の張り合いが、白煙の量に表れる。30周目、行き場をなくしたワコーズの横にキーパーが入り両車の順位が入れ替わるが、その2周後に130Rでオーバーランして元のポジションに戻る。後半は単独ではワコーズの方が速かったが、300のマシンと交錯した瞬間に逆転を許した。ピットで走りを見守っていた平川は、「ワコーズに先に行かれたときは、ARTAも後ろに来て表彰台も危ないかもと思った」というが、キャシディのうまさが光って2位に。

T.Ogasawara

前戦富士ではWEC参戦の中嶋一貴に代わりに宮田利萌がドライブしたが、あいにく宮田のスティントでエンジントラブルが発生しリタイア。鈴鹿には2基目を投入した。「エンジンもフレッシュで、ウエイトも軽い。だから絶対に落とせないレースだった」（東條エンジニア）

auの優勝の裏にあったふたつのワザ

関口が仕掛けた罠と東條エンジニアの隠し味

Text：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）

「後ろ来てるよ。頼んだぞ」
「大丈夫、おさえます。任せてください！」

トップを走るauトムスLC500のすぐ背後に、ワコーズ4CR（大嶋和也）と僚友のキーパートムス（ニック・キャシディ）2台のLC500がコンマ差まで詰め寄ってきたときだった。ピットの東條力エンジニアがたまらず無線で呼びかけると、関口雄飛からは心強い返答があったという。

ところが、そのやり取りから間もなく「無理かも。おさえられないかも」という関口らしからぬ弱気な無線が飛び込んできた。後半スティントの序盤は、後ろの2台に比べて、見るからにau LC500のペースが劣勢だった。さらに、この日の関口はGT300車両と遭遇するタイミングでことごとくツキがなく、加速したい瞬間に行く手を阻まれるケースが何度もあった。

そんな関口は東條エンジニアに弱音を吐きつつ、対抗策を模索していた。

「いまは向こう（ワコーズとキーパー）のほうがペースはいいから簡単には逃げ切れない。だったら、前を走りながら後ろのクルマにダメージを与えてやろう。昨年のタイで自分が（小林可夢偉に）やられたように」

強大なダウンフォースを利用して走るGT500は「先行車の1秒圏内で走ると、後ろの車両はバランスを崩し本来のペースで走れなくなる。その状態で無理に前を追い続けると今度はタイヤを酷使し、ついていく余力も失う」。昨年のタイで可夢偉の術中に陥った関口は「自分がやられて嫌なことを相手にやる」というレースの鉄則を見ごとに遂行した。

こうした関口の戦い方を可能にしたのは、au LC500が常にトップを走り続けられていたためで、つまり、予選でPPを獲得したことに意味があった。

この週末は、土曜日最初のセッションとなる公式練習から、多くのチームが「コーナー真ん中あたりからのアンダーステア」に悩まされており、それはau LC500も例外ではなかった。

「コーナーミッドのアンダーは、ウチだけじゃないはず。でも、この時期の鈴鹿でアンダーを消そうとすると後ろ（リヤスタビリティ）がなくなる。ドライバーが満足のいくレベルには絶対に消し切れないから“我慢できるレベルのアンダー”にとどめておくのがベスト。それ以上、アンダーを消そうとすると“やり過ぎなレベル”です」

そう語る東條エンジニアとの協議の末、関口はQ2に向けて、この週末でもっともオーバーステアな方向へとセッティングを振った。

「ぶっつけ本番のセットで、いきなり予選、しかもQ2を走るのは結構勇気がいることですけど、雄飛はその決断をしましたね」（中嶋一貴）

「Q2に向けての具体的な提案は僕からしました。ただ、東條さんは僕の知らない部分もいろいろ触りますから、今回もそれが効いていたのかもしれない」と関口は苦笑いしながら語った。その読みは的中していた。東條エンジニアは「Q2に向けてフロントの車高を下げて、リヤのバネを硬くしたことは雄飛も知っているけど、それ以外に2カ所を変えた」ことを白状した。

関口の決断と東條エンジニアの隠し味によって、PPと決勝中のクリーンエアを手に入れたau LC500。本命と思われていたNSXを封じての鈴鹿での完勝は中盤戦以降に大きな意味を持つ。

すべてはこのPP獲得の瞬間から始まっていた。鈴鹿での優勝により、ランキングも一気にトップと4.5ポイント差の3位に浮上。富士がリタイアに終わったことで1戦を欠場した中嶋一貴にもタイトル獲得の権利が生まれている。



S.Yoshida

Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／北川正明（Masaaki Kitagawa）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

N.Mitsuhashi



決勝でレクサス勢に対抗できなかった要因を探る

オーバードライブが新常識!? カルソニックGT-Rの課題

Text：有冨誠一郎（Seiichiro Aritomi／S-GT File）

ニッサン陣営としては選手権を考えたときに、ウエイトハンデ（WH）の軽量なカルソニックがグリッド上位のレクサス２台の間に割って入るというシナリオを考えていたはず。だが、レース後半はWH24kgとミッドシップハンデ29kgを抱えるARTA NSX-GTを抜くこともかなわず、レクサス３台の表彰台争いに全く絡むことができなかった。予選４番手から順位を落として、５番手を走行中レース終盤でGT300に２コーナーで接触。ラジエターを損傷してオーバーヒートでクルマを止めた。モチュールGT-Rの０点も痛い。



M.Kitagawa

オフのテストで好調を維持してトップタイムを連発していたカルソニック インパルGT-Rが決勝ペースに悩みを抱えている。「土曜の段階でも、スタート直前の20分間の走行でも悪い感じはまったくありませんでした」と語るのはカルソニックの柏木良仁エンジニア。「富士の反省を踏まえてやったことがあります。方向性は合っているとは思うのですが、やはり足りない」。気温の上昇でセットが狂ったということもなく、土曜の段階でドライバーからの不満も出ない。エンジニアとしては一番頭を抱える状況だろう。

ただ、オフの好調を考えれば気温の上昇が関係しているのは間違いない。空気密度低下によるダウンフォース減少、あるいはエンジン吸気温上昇によるトルク低下などの影響がライバルより大きいことも考えられる。S字から逆バンクを見ていて明らかなのは、GT-RがLC500より高いエンジン回転域を使っていること。GT-RとNSXは近い音域のエンジン音だが、LC500は一段低い音で通過する。今季はパワーバンドを拡大するために燃リス領域まで使用しているとニスモの開発陣も明言している。高温下でそのデメリットが出ているのだろうか？

あるいはダウンフォースが減った環境下でのコントロール性の問題だろうか？ 予選Q2、逆バンク立ち上がりでキーパー トムスLC500の平川亮は全開のままテールスライドさせて旋回、ダンロップコーナーへのアプローチにクルマを向けていた。これまでのブリヂストンタイヤの特性に基づくセオリーからは外れたオーバードライビングのように見えた。タイヤの進化でその常識が変わってきたのか。また、開発初期段階からLC500はコントロール性をテーマに掲げていた。暑くなってくるとこれが活きるのかもしれない。カルソニックGT-Rが低ダウンフォース環境に課題があるとすると富士での苦戦も説明がつく。反転攻勢に期待したい。

Text：角田五十四（Isoshi Sumida ／本誌）

トップに届かなかったレクサス2台

前週のSFに続き連続ポディウムも大嶋は「悔しい」

表彰台を独占したauトムス、キーパー トムス、ワコーズ4CRの３台のLC500は、おそらくポテンシャルに関しては大差ないだろう。搭載ウエイトは３台とも軽く、選択したブリヂストンタイヤのスペックも同じ。しかし週末をとおしてすべてが噛み合っていたau LC500に対して、他の２台はほんの少しのボタンの掛け違いや運で勝者になれなかった。

今回、キーパーLC500は持ち込みセットを外したものの、予選までには修正してPPのau LC500と「同タイム」（WH差は６kgで、タイムは100分の13秒差）とも言えるフロントロウを確保している。決勝では、普段とは違い、後半スティントをニック・キャシディに任せている。これは本人から「タイヤのウォームアップに自信あり」という提案があったからだ。しかし、ピット作業でロスがあったため、この作戦の効果は薄れてしまった。

スティント後半はペースが鈍りつつもGT300をうまく利用して２位を確保した。その走りを見ていた平川亮は、「運が良かった。今回のチャンスは、後半スティントの最初の10周くらいしかなかったと思う。悔しいけど、トムスで1-2が取れてホッとしてもいる」と語っていた。

一方、ワコーズLC500は、これまでとはセッティングを変更して持ち込んでいた。そのおかげでリヤのトラクションが向上。しかし、相対的にアンダーの症状も出てしまう。ただしそれは「安定したアンダー」（山下健太）だったため、戦える状態だった。

ピットのタイミングはトップのau LC500にぶつけ、作業時間はトムスのそれを上回る。さらにキーパーLC500のアウトラップを捉えることに成功し、目の前に優勝がぶら下がった。実は脇阪寿一監督は、「次戦タイに照準を合わせていた」という。思いがけずその手前で勝利のチャンスが巡って来て、ピットは盛り上がった。

しかし、後半を担当した大嶋和也はau LC500を抜くことはできず、キーパーLC500にも前に行かれてしまった。寿一監督は日頃から大嶋に対して、「競り合いでの強さ」を求める。監督の愛のムチは届かなかったのか。「いや、今回の和也はがんばっていた。チャンスは彼のときはなかったよね。こういうレースをしていれば、ライバルに与える印象も変わってくるはず」と寿一監督は合格点を与える。次戦は28kgのWHを積む。戦えないわけではない。次こそ満点を狙う。

マシンを降りた直後の大嶋の表情がすべてを物語る。ピットに戻り、寿一監督から「悔しいか」と聞かれ、「悔しいです！」と答えた。「あの“悔しい”は今まで以上だった。それがあいつを強くする」と寿一監督。



OLLIE/ORIHARA

N.Mitsuhashi

今回の決勝ではピックアップはなかったというARTAだが、「レクサスはGT300を抜くときのラインの自由度が高いから、決勝に強い。僕らはどうしても路面が汚れたところでグリップを失ってしまうので……」（伊沢）。6.5ポイント差のランキング４位と悪くない位置につけているだけに、この先夏場の戦い方が重要だ。

Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／OLLIE/ORIHARA ／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）



ゴールまで残り４ラップとなった２コーナー。その立ち上がりで300をアウトから抜いた大嶋に対し、インから仕掛けたキャシディ。スピードはキャシディの方が乗っており、２位にポジションアップ。抜かれた大嶋は、無線で「クソー！」と叫んでいたという。

M.Hirata

本命のNSXが失速した理由はどこにある？

高気温で空気密度が低くなり ダウンフォースの恩恵を得られず

Text：中野一史（Kazushi Nakano ／本誌）

「エンジンではなく、課題は車体」

昨年から採用した「冷却を犠牲にして運動性能を上げる」インタークーラー配置のまま、今季のNSXはエンジン吸気系に手を入れるなどして、「夏場でも戦える」というコンセプトで開発を進めてきた。暑いレースとなった鈴鹿では、エンジンについては概ね及第点だったようだが、じつは“夏場の落ち幅”はエンジンよりも車体の側で問題となっているようだ。

気温が上昇すると空気密度が低下し、ダウンフォース量は減少する。「5℃上がると、およそ1.2〜1.5％減ると踏んでいます」（レイブリックNSX伊与木仁エンジニア）という条件はもちろん全車同じだが、NSXはその影響を受けやすいようだ。ドライバーの言葉を借りれば「ダウンフォースがしっかりあって、タイヤがグリップする状態なら、僕らは速い」（伊沢拓也）。裏を返せば、それがないと速さが発揮できないというのだ。野尻智紀は公式練習でのマシンを「まるでクルマが浮いているような状態だった」と表現する。FR用モノコックを転用してマシンを仕立てたため理想的な重量配分等が得られず、その結果空力への依存度が高くなっているということなのだろうか。車高を下げてダウンフォースを取り戻そうにも、今度はNSX特有のバウンシング（跳ね）の問題が顔を覗かすなど、“暑さ対策セットアップ”のスイートスポットは狭い。

鈴鹿の公式練習では路面コンディションが悪かったことに加え、想定外の高気温によってダウンフォース量が低下、その結果マシンがスライドしてラインを外れピックアップがつく、という悪循環にも陥っていたようだ。また、セクター１に代表される切り返し区間などでは、フロント車軸より前に載せられたミッドシップの“位置＆重量指定”ウエイトも、運動性能に影響を与えたであろう。さらに陣営内からは「冬の寒い時期、ダウンフォースがバンバンに出ている状態でセットアップをしているからかも……」との声もあり、寒暖差のアジャストという面から他メーカーにおくれを取っているという見方もできる。

「（優勝した）昨年とのウエイトの違いなどを考えれば決勝ペースは悪くはなかったと思うけど、鈴鹿は獲りたいレースだったし、そこでレクサスが速かったというのは……この先のシーズンを考えると『うーん』という感じ」（伊沢）“夏場の処方箋”が待たれる。

レイブリックは後半担当のJ.バトンが避けられない状況でGT300と接触して緊急タイヤ交換。それ以前に今回はピックアップの問題も抱えており、「この先に使える“ネタ”がなくなってしまった」と伊与木氏は頭を抱える。早くも今季２度目のノーポイント。



S.Yoshida



M.Kamio



新田と55号車の高木真一が最多勝記録20勝で並んで臨んだ今季。新田は3戦で2勝と記録を伸ばし、高木を突き放した。RC F GT3は富士ともてぎを苦手としているが、いまチャンピオンに一番近い位置にいる。そして晴南の存在が、その可能性を高めている。



M.Kamio

今季2勝目だけど、ふたりで掴んだ"初優勝"

最多勝男・新田を興奮させた晴南の"非常識"なパッシング

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato）

中高速コーナーが連なる鈴鹿は本来、マザーシャシー（MC）やJAF-GTといった軽いコーナリングマシンが得意とするサーキットだ。しかし昨年、K-tunes RC F GT3（96号車）がそれまでのコースレコードを2秒以上も更新し、GT3車両として鈴鹿で初めてのポールポジション（PP）を獲得すると、決勝でも優勝を飾った。その圧巻の走りを振り返り、HOPPY 86 MC（25号車）の土屋武士監督は「96号車が鈴鹿の絶対王者。今回はそれに挑む」と話していた。そして今年、25号車がPPを奪還、96号車がその隣に並んだ。果たして決勝は96号車が優勝し、"鈴鹿の絶対王者"としての力を見せつけた。

96号車のスタートドライバーを務めた新田守男は2番手を維持。16周目にセーフティカーが導入され、22周目のリスタートと同時に25号車がピットインするとトップに立つ。同じタイミングでピットに入ったADVICS マッハ車検 MC86 マッハ号（5号車）と25号車はタイヤ無交換。96号車は25周目にピットインしてタイヤを4本交換。バトンを受けた阪口晴南の前には、ピットでタイムを稼いだ25号車と5号車がいた。晴南は30周目に130R立ち上がりで5号車を攻略し、42周目にはデグナーカーブひとつめで25号車をパス、トップに浮上する。

晴南が25号車を抜き去る姿を見た新田は「興奮した」という。新田によるとこの日の96号車は、「ストレートもヘアピンも遅いんだけど、130Rが速い」と言い、晴南にもそのことを無線で伝えていた。実際、晴南が5号車を抜いたのは130R。そもそもデグナーは、ほかのコーナーに比べるとパッシングポイントではない。「そんなところで慌てなくていいよ、130Rで抜けるんだからって感じだった」と新田。晴南は「その前の周の130R出口で抜いてやろうと思って、気合い入れてアクセルを踏んでいったらアウトギリギリまで行っちゃって失敗したんです。じゃあ次の130Rまで待とうと思いつつ、S字で後ろから揺さぶっていたらダンロップコーナーの立ち上がりで25号車の加速がちょっと鈍って。そのイン側にとにかくねじ込んで、デグナーへのブレーキングで25号車が引いたのが見えたのでいけるなと。フォーミュラだとデグナーで抜くのは無理ですね。ハコ車だから抜けました」と答える。GT300のルーキー、ハコ車のレース自体が今年初めてとなった晴南が"非常識"をさらっとやり遂げたのだ。

晴南はレーシングカートで数々のタイトルを獲得し、2015年には鈴鹿サーキットレーシングスクール・フォーミュラを首席で卒業。16年のFIA-F4でシリーズ2位になる。F3には16年から参戦し、昨年はスーパーフォーミュラにもスポット参戦した。かなり期待されていたと分かるが、F3でのシリーズ最高位は昨年の4位。今年はホンダの育成枠から外れてしまった。晴南は優勝会見で「年末年始に挫折したときからすれば、考えられないような成績」とコメントしている。その悔しさを見返すのに十二分の走りを魅せつけた。

新田は今回の勝因を決勝中のこれらのパッシングに加え、「予選Q2で2番手になってくれたのがすごく大きい」と晴南を称えた。対して晴南は、「新田さんが第1スティントで2番手をキープしてくれたから」という。96号車が予選で使ったタイヤは、一時50℃にまで達した予選の路温にマッチするスペックだった。しかし、決勝では路温が下がり、「あと10度上がってほしかった」という状況で、新田は2番手を守り続けていた。最多勝記録22勝への更新に、新田自身も奮闘していたのだ。ちなみに晴南のスティントでは、昨年勝利したタイヤに近いスペックに履き替えている。

開幕戦の優勝は赤旗終了により、晴南が決勝を走ることはなかった。今回はふたりで掴んだ初優勝。しかし7月9日生まれの晴南は、まだ19歳。未成年であるためシャンパンファイトには参加できない。ふたりでのシャンパンファイトは、第5戦富士以降に持ち越された。「シャンパンファイトで新田さんにかけたい」と晴南。「ふざけんな！」と言いながら、「優勝祝いと誕生日祝いをやれたらいいね」と新田は笑った。

2番手走行中のファイナルラップに突然の失速

5位にも「悔いはない」 “拾えた”次戦への手応え

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato）



K.Masuda

PP獲得以上に喜び、手応えを感じて挑んだ決勝。しかし、25号車にはさまざまなアクシデントが待っていた。結果は5位に終わったが、チームの表情は明るい。それはリザルト以上に、掴んだものが大きい証しだ。

HOPPY 86 MC（25号車）は、第2戦富士に「大鉈を振るって開発した」新タイヤを投入した。しかし第2戦の決勝はウエットスタートとなり、その実力を見せることはできなかった。迎えた第3戦鈴鹿ではPPを獲得。松井孝允は新タイヤと、「大幅に見直した決勝向けのセッティング」にPPを獲得したこと以上に喜び、決勝への手応えを感じていた。これまでの25号車は、予選の絶対王者になり得る速さを見せてきたが、それは速さに特化させたセッティングだったからだ。それを今回は決勝を重視し、「尖った部分がマイルドになった」という。佐藤公哉は「安心して、より攻められるクルマになった」、松井は「ドライバーとエンジニアが、しっかり会話できるクルマになった」と話す。

スタートを担当した佐藤は、タイヤ無交換のためにタイヤを労りつつもトップを守り続けた。しかし、事実上のトップでコースに戻った松井のペースが上がらない。当初、松井はタイヤが原因かとも思ったそうだが、レース後にサスペンション系のトラブルが発生していたことが判明。さらに途中からクールスーツが機能せず、「残り10周ぐらいはけっこう危なかった」と松井。フィニッシュ後、松井がうなだれる姿がモニターに映し出されたが、あれは脱水症状によるものだった。

そして誰もが目を疑ったファイナルラップのシケイン。2番手を走っていた25号車がオーバーシュートし、次々に抜かれていく。これは燃料系のトラブルが原因で、130R立ち上がりで突然ガス欠症状が出てしまい、シケインを抜けるまでは惰性で走らせていたという。その後なんとか復帰し、5位でチェッカーを受けた。

さまざまなアクシデントに見舞われつつも、ファイナルラップの130Rまでは2位が見えていた。しかし、5位という結果に「悔いはない」と土屋武士監督。「強くなるためのステップをしっかり踏めている。知見が増えることが一番大切で、この2日間はいろんなことを拾えた」。新タイヤについてはポジティブな面が見えつつも、「まだ開発途上」だという。それは松井も感じていたことで、「ライフ的にはまったく問題なかったけど、もうちょっと足りないというか、このタイヤではまだ勝てない」。もちろん、今回“拾えた”ことが、今後のタイヤ開発にも活きてくる。

チームマッハが10数年ぶりの2位表彰台を獲得

それぞれの課題をクリアした 坂口／平木の成長の証し

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato）

T.Moriyama



坂口は17年のオートポリスで8位初入賞、平木は18年のオートポリスで7位初入賞。これまでも予選では上位に顔を出してくることが度々あったが、今季は安定して上位に進出。そして決勝での強さも披露した。次に目指すは表彰台の真ん中。得意とするオートポリスで、3年連続の入賞とともにそれが果たされるかもしれない。



K.Kobayashi

チームにとっては10数年ぶりとなる2位表彰台。チームマッハ3年目の坂口夏月、2年目の平木湧也は、「今年の初ポイントがいきなりの2位。これ以上の結果は……急にハードルが上がっちゃいました（笑）」と素直に喜んだ。そしてこの結果を後押ししてくれたのが、昨年からブレーキシステム、今年からはABSもスイッチした「アドヴィックスさんのおかげ」と口を揃える。「制動力が上がったのはもちろん、クリップにかけてのアプローチに対するABSのアシストがすごく良くなりました。極端に言うと、ブレーキを踏んだままクリップまでいけるイメージです」。

玉中哲二監督は、若きふたりのドライバーの成長にも喜んだ。「夏月は初めから良いペースで走れる素質はあったけど、一発のタイムに課題があった」。その坂口は、予選Q1を担当してトップタイムを刻んだ。「平木はスピードを求めていくタイプで一発のタイムは速いんだけど、GT300はふたりのドライバーの合計タイムでレースをしないといけないのに、タイヤを持たせられない傾向にあった」。平木はスタートを担当し、2番手スタートからポジションを5番手まで落としても自分を抑え、タイヤ無交換に向けてタイヤを労った。「今回はふたりにとってのテーマがピタリとあたった結果」と玉中監督。

現在、シリーズランキング4位。タイトルも視野に入るが、チームは次戦タイをスキップ。厳しくはあるが、「クルマのパフォーマンスは25号車にも負けてない。オートポリスとSUGOは得意だから、そこで2回表彰台に立てれば……」と玉中監督は期待も覗かせる。2位表彰台で上位で戦える自信をつけたいま、ライバルにとって驚異の存在となったのは間違いない。

M.Kitagawa



au、キーパー、ワコーズのレクサス勢が鈴鹿を席巻

auが圧巻のパーフェクトウイン

天候に翻弄された開幕2戦を経て、シーズン序盤での戦力総括の舞台となった鈴鹿では、予選でauトムスLC500、キーパートムスLC500の順でトムス勢がフロントロウを独占。一方のニッサン陣営はウエイト搭載量が11kgに留まるカルソニックインパルGT-Rが4番手ながら、49kg搭載のモチュール オーテックGT-Rは10番手と厳しいポジションに。

対するホンダ陣営は予選Q2に4台を送り込むと、24kg搭載のARTA NSX-GTが3番手に躍進。6番手のモチュール無限NSX-GT以下、22kgの王者レイブリックNSX-GT、12kgのケーヒンNSX-GTの3台がどこまでトムス勢を追えるかがファーストスティントの焦点となった。

パレード、フォーメーションラップを経てスタートした52周のレースは、フロントロウ2台のauとキーパーが後続へマージンを築いて1コーナーに。その後順位の変動なく推移するが、4周目のシケインでは7番手のレイブリックがモチュールNSXのインに飛び込み、前を追う体制を整える。

続く5周目には4番手のカルソニックがシケインのブレーキングでオーバーシュート。ホームストレートへの加速でワコーズ4CR LC500に並ばれあっさりと後退してしまう。

7周目には3番手走行中だったARTAがワコーズ、カルソニックに先行を許す苦しい展開となる。

42度の路面温度でスタートしたレースは10周目を終える頃には38度に落ち着き、トップ3台がじりじりと逃げ始め、3番手のワコーズから4番手カルソニックのギャップが拡大。さらに後方ではデンソー コベルコ サードLC500も速さを増し、11周目にケーヒンをかわすと、13周目の1コーナーではモチュールNSXをパスし7番手にまで浮上してくる。

ここから一旦はこう着状態となったが17周目、その静寂を破るかのようにモチュールGT-Rが突如、130Rで白煙を上げながらスポンジバリアにクラッシュ。このアクシデントでセーフティカー(SC)が導入される。

レース距離が約3分の1を迎え、各陣営のピット戦略に差し掛かるタイミングでのアクシデントに加えて、首位のauが2番手に築いたマージンはこれで消滅してしまった。

23周目にレースがリスタートするとNSX-GT勢が大挙してピットへとなだれ込み、ここでモチュールNSXがいち早くピットアウト。続く24周目にはトムスが戦略を分け、首位のauからピットへ。ワコーズ、ARTAもピットレーンへと続く。

さらに25周目にはキーパーが逆転を期してピットへ向かうが、作業でライバルよりわずかに遅れを取り、コースイン直後の2コーナーでau、逆バンク手前ではワコーズにポジションを明け渡してしまう。

しかしキーパーのタイヤのウォームアップが完了し、バックマーカーが絡み始めるとレクサス3台の首位争いが激化。さらにその背後からはARTAも迫ってくる。

すると30周目のシケインで混乱に乗

Text : auto sport web　Photo : 上尾雅英（Masahide Kamio）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／北川正明（Masaaki Kitagawa）

GT500 決勝リザルト

5月26日（日）　|　5.807km×52周=301.964km　|　決勝出走15台　|　完走13台　|　天候：晴　|　コース：ドライ　|

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム（差）	ベストタイム	グリッド	WH（kg）
1	36	au TOM'S LC500	中嶋一貴／関口雄飛	LEXUS LC500	BS	52	1:47'21"606	1'48"971	1	2
2	37	KeePer TOM'S LC500	平川 亮／ニック・キャシディ	LEXUS LC500	BS	52	+8"071	1'49"519	2	8
3	6	WAKO'S 4CR LC500	大嶋和也／山下健太	LEXUS LC500	BS	52	+10"534	1'50"518	5	6
4	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／伊沢拓也	Honda NSX-GT	BS	52	+16"826	1'49"907	3	24
5	39	DENSO KOBELCO SARD LC500	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	LEXUS LC500	BS	52	+34"340	1'51"424	9	16
6	38	ZENT CERUMO LC500	立川祐路／石浦宏明	LEXUS LC500	BS	52	+42"353	1'50"264	14	43
7	19	WedsSport ADVAN LC500	国本雄資／坪井 翔	LEXUS LC500	YH	52	+56"487	1'51"262	11	5
8	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／ヤン・マーデンボロー	NISSAN GT-R	YH	52	+1'07"597	1'51"904	13	6
9	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／フレデリック・マコヴィッキ	NISSAN GT-R	MI	52	+1'08"234	1'50"923	12	18
10	12	カルソニック IMPUL GT-R	佐々木大樹／ジェームス・ロシター	NISSAN GT-R	BS	51	-1Lap	1'50"272	4	11
11	64	Modulo Epson NSX-GT	ナレイン・カーティケヤン／牧野任祐	Honda NSX-GT	DL	51	-1Lap	1'52"008	15	3
12	16	MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／中嶋大祐	Honda NSX-GT	YH	51	-1Lap	1'50"973	6	4
13	1	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴／ジェンソン・バトン	Honda NSX-GT	BS	51	-1Lap	1'51"573	7	22
	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	31	-21Laps	1'51"681	8	12
	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R	MI	16	-36Laps	1'51"867	10	49

●ファステストラップ 1'48"971 No.36 au TOM'S LC500 中嶋一貴
●No.24 ヤン・マーデンボロー ドライブスルー（SpR 32-16.「スタート違反」）、No.3 平手晃平 ペナルティストップ10秒（SpR付則3.12.「SC中のオーバーラン」）、No.64 ドライブスルー（SpR.27-1.3「ピット作業違反」）、No.12 佐々木大樹 競技結果に32秒加算（SpR13-1.「危険なドライブ行為」）
●SC：15:11'31（17Laps）-15:28'31（21Laps）
タイヤ：BS=ブリヂストン、DL=ダンロップ、MI=ミシュラン、YH=ヨコハマ

K.Kobayashi



トラブルに見舞われるなどの不運もあり、ホームコースの鈴鹿でポイントを稼げなかったNSX勢のなかでも唯一気を吐いたARTA。陣営トップとなる３番手グリッドからスタートし、レース序盤にはワコーズとカルソニックにパスされて５番手までポジションを落とすも、ピットストップ後にはカルソニックを逆転。レクサス３台のバトルに肉薄した。最後までトップ３を追ったがポディウムには届かず４位フィニッシュ。

M.Kamio



（上）NSX勢としては２番目となる６番手グリッド発進ながら第１スティントではペースを上げられず苦しみ、徐々に順位を落とす展開だったモチュールNSX。その後、SCアウト直後のピットストップではライバルを出し抜き、一時は５番手につけるも36周目のタイヤトラブルで万事休す。12位でレースを終えた。（下）ZENTはウエイトの影響もあってか予選では14番手に沈んだが、持ち前のレース強さを見せて徐々に順位を上げていき、全車がピットを終える頃には８番手まで浮上。他車のトラブルもあって最終的には６位でフィニッシュしランキングトップに。



S.Yoshida

じたキーパーがワコーズを強引にかわして順位を上げ、さらにａｕに対して激しくプレッシャーを掛けていく。

しかし32周目にはキーパーが１３０Ｒでワイドになり再びワコーズを前に出すと、今度はワコーズがａｕに対しテール・トゥ・ノーズで隙を伺う。

時計は16時を回り、レースが残り10周となってもａｕ、ワコーズ、キーパーのトップ３が５秒圏内で精神戦を展開。ＡＲＴＡとレイブリックはその10秒ほど後方を追う形となっていたが、レイブリックは43周目のデグナーでＧＴ３００マシンにヒットされ、タイヤがバーストしてしまいスローダウン。ここで昨年王者もポイント圏外へ脱落することに。

その混乱の間に首位のａｕが徐々にマージンを築き始め、残り５周の時点で２番手のワコーズに対し５秒以上のギャップを確保。

その後49周目にはＧＴ３００の集団に遭遇した隙を突き、キーパーが２コーナー立ち上がりからＳ字までのわずかな距離でワコーズから再び２番手を奪還。ついにトムスがワン・ツー・フォーメーションを取り戻した。そのまま16時27分にチェッカーを迎え、トムスが１９９９年以来となるフロントロウ独占からのワン・ツー・フィニッシュ。３位にもワコーズが入り、レクサスが復活を証明するポディウム独占のリザルトとなった。

一方のホンダ勢はＡＲＴＡが４位に入るも残るはトップ10圏外、ＧＴ－Ｒ勢は相次ぐトラブルでリアライズの８位が最上位と、厳しい結果に終わった。

Y.Yoshimi

夏の祭典並みに暑い鈴鹿をK-tunesが制圧

圧倒的ペースで“年の差コンビ”がシーズン2勝目!

5月とは思えないほどの高気温のなか、GT500クラスに続いてGT300クラスもスタート。1コーナーには、ポールシッターのホッピー86 MC、KチューンズRC F GT3、ADVICSマッハ車検MC86マッハ号のオーダーで突入し、上位はほぼグリッド順そのままに2コーナーまでを通過した。

しかし、その後は各所で激しいバトルが展開。ヘアピンではスバルBRZ R&Dスポーツがマッハ車検MC86をかわして3番手に浮上。さらに、ゲイナー タナックス トリプルa GT-Rもマッハ車検MC86を攻略した。また、モデューロ ケンウッド NSX GT3がグッドスマイル 初音ミクAMGをパスして7番手に。ヒトツヤマアウディR8 LMSとARTA NSX GT3は抜きつ抜かれつの9位争いを繰り広げる。

10周を終えた時点で、クラス首位はホッピー86、2番手KチューンズRC F、3番手BRZ R&Dスポーツの構図は変わらず。ギャップもそれぞれ1〜2秒程度と大きく広がらない。しかし、その後はトップを走るホッピー86がペースを上げてKチューンズRC Fを引き離しかかると同時に、その後方にはBRZ R&Dスポーツがコンマ5秒まで詰め寄った。

KチューンズRC FとBRZ R&Dスポーツによる2番手争い、そしてRUNUP RIVAUX GT-Rやモデューロ ケンウッド NSXなど数台が絡んだ6位争いが展開する16周目、GT500クラスのモチュール オーテックGT-Rが130Rでクラッシュしたためセーフティカー（SC）が出動。レースは一度仕切り直しとなる。

SCランは約17分続き、GT300の周回で22周目から再開。すると、このタイミングでトップのホッピー86をはじめ、マッハ車検 MC86、RUNUP RIVAUX GT-R、初音ミクAMGなどが相次いでピットイン。トップのホッピー86は給油とドライバー交代のみのタイヤ無交換作戦を採り、ライバルより短い停止時間でコースへ復帰した。一方、ホッピー86とトップを争っていたKチューンズRC Fは24周目の終わりでピットへ向かうと、タイヤを4輪すべて交換。しかし、先にピットを済ませていたホッピー86、さらにマッハ車検 MC86の先行を許すかたちとなった。

34周目、トップだったシンティアム・アップル・ロータスがピットへ向かい、全車がルーティンのピットワークを完了。タイヤ無交換作戦に打って出たホッピー86が見た目上でもトップへ

N.Mitsuhashi


技術規則の変更により、今季からFRレイアウトとなったプリウス。ここまでは苦しい戦いを強いられてきたが、この鈴鹿戦では11位と入賞まであと一歩に。復活を遂げる日は近いか。

Photo：OLLIE/ORIHARA／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

GT300 決勝リザルト

5月26日 | 5.807km×49周＝284.543km | 決勝出走29台 | 完走28台 | 天候：晴れ | コース：ドライ |

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム／差	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	96	K-tunes RC F GT3	新田守男／阪口晴南	LEXUS RC F GT3	BS	49	1:48'35"123	2'00"768	2	20
2	5	ADVICS マッハ車検 MC86 マッハ号	坂口夏月／平木湧也	TOYOTA 86 MC	YH	49	23"005	2'01"400	3	
3	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口卓人／山内英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	49	23"939	2'00"843	4	8
4	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口信輝／片岡龍也	Mercedes AMG GT3	YH	49	25"031	2'01"451	6	13
5	25	HOPPY 86 MC	松井孝允／佐藤公哉	TOYOTA 86 MC	YH	49	32"344	2'00"237	1	
6	55	ARTA NSX GT3	高木真一／福住仁嶺	Honda NSX GT3	BS	49	32"369	2'01"852	9	47
7	34	Modulo KENWOOD NSX GT3	道上 龍／大津弘樹	Honda NSX GT3	YH	49	39"162	2'01"563	7	2
8	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	リチャード・ライアン／富田竜一郎	Audi R8 LMS	YH	49	46"589	2'02"252	11	6
9	11	GAINER TANAX GT-R	平中克幸／安田裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	49	48"243	2'02"830	12	40
10	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	吉本大樹／宮田莉朋	LEXUS RC F GT3	DL	49	50"300	2'01"690	20	8
11	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨宏紀／中山友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	49	51"008	2'01"489	13	
12	10	GAINER TANAX triple a GT-R	星野一樹／石川京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	48	1 Lap	2'00"434	5	2
13	720	McLaren 720S	荒 聖治／アレックス・パロウ	McLaren 720S GT3	YH	48	1 Lap	2'01"595	14	
14	65	LEON PYRAMID AMG	黒澤治樹／蒲生尚弥	Mercedes AMG GT3	BS	48	1 Lap	2'01"368	22	17
15	18	UPGARAGE NSX GT3	小林崇志／松浦孝亮	Honda NSX GT3	YH	48	1 Lap	2'02"813	23	
16	35	arto RC F GT3	ナタポン・ホートンカム／ショーン・ウォーキンショー	LEXUS RC F GT3	YH	48	1 Lap	2'02"390	26	
17	87	T-DASH ランボルギーニ GT3	高橋 翼／アンドレ・クート	Lamborghini HURACAN GT3	YH	48	1 Lap	2'01"809	18	
18	56	リアライズ 日産自動車大学校 GT-R	平峰一貴／サッシャ・フェネストラズ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	48	1 Lap	2'01"558	21	24
19	88	マネパ ランボルギーニ GT3	小暮卓史／元嶋佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	48	1 Lap	2'02"002	10	23
20	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／柴田優作	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	48	1 Lap	2'00"562	8	
21	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	48	1 Lap	2'03"323	17	
22	9	PACIFIC MIRAI AKARI NAC PORSCHE	横溝直輝／峰尾恭輔	PORSCHE 911 GT3 R	YH	48	1 Lap	2'01"788	-	
23	2	シンティアム・アップル・ロータス	高橋一穂／加藤寛規	LOTUS EVORA MC	YH	48	1 Lap	2'01"942	16	
24	50	ARNAGE AMG GT3	加納政樹／山下亮生	Mercedes AMG GT3	YH	48	1 Lap	2'03"801	24	
25	48	植毛GO&FUN GT-R	田中勝輝／飯田太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	48	1 Lap	2'03"652	27	
26	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内政樹	Mercedes AMG GT3	YH	48	1 Lap	2'04"916	28	
27	52	埼玉トヨペットGB マークX MC	脇阪薫一／吉田広樹	TOYOTA MARK X MC	BS	40	9 Laps	2'01"972	25	11
28	33	エヴァRT初号機 X Works GT-R	ショウン・トン／マーチー・リー	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	38	11 Laps	2'00"570	15	8
	7	D'station Vantage GT3	藤井誠暢／J.P.デ・オリベイラ	Aston Martin Vantage GT3	YH	30	19 Laps	2'01"823	19	

●ファステストラップ　2'00"237　No.25 HOPPY 86 MC／佐藤 公哉
●黒白旗提示　No.7 J.P.デ・オリベイラ

K.Masuda



T.Ogasawara



（左）昨年の第３戦鈴鹿では、K-tunes RC F GT3に続く予選２番手に甘んじたHOPPY 86 MCだったが、今年はポールポジションを獲得し、ひとつ雪辱を果たしたかたちとなった。決勝はタイヤ無交換作戦を採ったものの、最終ラップのシケインでコースオフしてしまい、５位までポジションダウン。すんでのところで２年連続の表彰台を逃した。

（左）SUBARU BRZ R&D SPORTは決勝ではピットイン前は４番手を走行し、交換するタイヤは２本のみにしてピットストップ時間を削る作戦に出たが、５番手に後退。しかし、先行したマネパ ランボルギーニ GT3がバーストで戦線離脱するなど、最終的には昨年に引き続き、今年も３位表彰台に上がった。（右）グッドスマイル初音ミクAMGは６番グリッドからスタート。持ち前のレース巧者っぷりを発揮し、決勝では順位を上げて４位入賞を果たした。



OLLIE/ORIHARA

上がると、およそ15秒後方に２番手Kチューンズ RC F、以下、マッハ車検MC86、マネパ ランボルギーニ GT3、BRZ R&Dスポーツと続く。

充分なマージンを築いていると思われたホッピー86だったが、ラップペースが２分３〜４秒台後半と思うように上がらず。Kチューンズ RC Fが１周あたり２秒近く早いペースで接近すると、42周目のホームストレートでテール・トゥ・ノーズに。そして、１コーナー〜S字でホッピー86の背後につけたKチューンズ RC Fは、続くダンロップコーナーでイン側のラインを選択。デグナーへの加速でホッピー86を攻略しクラストップに浮上した。

トップに浮上したKチューンズ RC Fはみるみるリードを広げてトップチェッカー。荒天によりレース半ばで中止となった開幕戦岡山に続く今季２勝目を挙げるとともに、２０１８年大会に続くGT鈴鹿戦２連勝を飾った。また、新田守男は自身の持つGT３００クラス最多優勝記録を更新、阪口晴南はGTデビューから３戦で２勝という結果を手にすることとなった。

２番手争いは、２分８秒台までペースが落ちていたホッピー86がポジションを守ってファイナルラップに突入したが、シケインでオーバーラン。その間に、マッハ車検 MC86、BRZ R&Dスポーツ、初音ミク AMGに相次いで交わされて表彰台圏内から陥落した。これによりマッハ車検MC86が今季初の表彰台を獲得、BRZ R&Dスポーツは昨年に続き２年連続のGT鈴鹿戦３位表彰台を手にした。

TIME CHART

●決勝：5月26日（日） ●鈴鹿サーキット ●5.807km×52周 ●天候：晴れ ●コース：ドライ

●赤字：ファステストタイム ●太字：ベストタイム ●P：ピットイン ● □ ：スタートドライバー

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
No.	**36**	**37**	**6**	**8**	**39**	**38**	**19**	**24**	**3**	**12**	**64**	**16**	**1**	**17**	**23**
Car	au TOM'S LC500	KeePer TOM'S LC500	WAKO'S 4CR LC500	ARTA NSX-GT	DENSO KOBELCO SARD LC500	ZENT CERUMO LC500	WedsSport ADVAN LC500	リアライズ コーポレーション ADVAN GT-R	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	カルソニック IMPUL GT-R	Modulo Epson NSX-GT	MOTUL MUGEN NSX-GT	RAYBRIG NSX-GT	KEIHIN NSX-GT	MOTUL AUTECH GT-R
Driver	中嶋一貴	平川亮	大嶋和也	野尻智紀	H.コバライネン	立川祐路	国本雄資	高星明誠	平手晃平	佐々木大樹	N.カーティケヤン	武藤英紀	山本尚貴	塚越広大	松田次生
	関口雄飛	N.キャシディ	山下健太	伊沢拓也	中山雄一	石浦宏明	坪井翔	J.マーデンボロー	F.マコヴィッキ	J.ロシター	牧野任祐	中嶋大祐	J.バトン	B.バゲット	R.クインタレッリ
Tire	BS	BS	BS	BS	BS	BS	YH	YH	MI	BS	DL	YH	BS	BS	MI
LAP 1	1'48"971	1'50"669	1'53"422	1'52"331	1'55"907	1'58"504	1'57"120	1'57"679	1'58"097	1'53"055	1'59"519	1'54"703	1'55"217	1'55"553	1'56"615
2	1'49"395	**1'49"519**	**1'50"518**	**1'49"907**	1'51"675	1'52"320	1'52"520	1'52"872	1'52"331	**1'50"272**	1'52"618	1'51"819	**1'51"573**	**1'51"681**	1'52"481
3	1'49"402	1'49"542	1'50"651	1'50"519	1'51"663	1'52"450	1'51"884	1'52"930	1'51"784	1'50"799	1'52"746	1'51"574	1'51"651	1'51"710	1'52"047
4	1'50"474	1'51"128	1'50"904	1'51"295	1'51"762	1'51"624	1'52"001	1'52"577	1'51"867	1'50"849	1'52"828	1'52"309	1'51"756	1'51"766	**1'51"867**
5	1'53"477	1'52"039	1'52"849	1'51"495	1'53"022	1'52"431	1'52"605	1'52"201	1'52"556	1'53"433	1'53"486	1'52"914	1'51"911	1'52"985	1'52"909
6	1'56"918	1'57"094	1'55"276	1'57"369	1'54"730	1'56"183	1'54"637	1'55"157	1'55"668	1'56"037	1'56"808	1'54"293	1'54"848	1'54"818	1'55"388
7	1'53"912	1'55"425	1'55"448	1'58"471	1'57"614	1'58"131	1'56"367	P 2'01"964	1'56"818	1'55"533	1'56"552	1'57"505	1'56"362	1'56"777	1'57"324
8	1'53"975	1'52"699	1'52"105	1'53"093	1'53"900	1'55"022	1'55"736	2'19"839	1'56"565	1'53"811	1'58"808	1'54"351	1'52"681	1'54"465	1'55"457
9	1'52"275	1'52"475	1'51"679	1'53"945	1'56"606	1'52"949	1'54"942	1'54"482	1'53"566	1'53"232	2'07"548	1'55"639	1'53"814	1'56"399	1'54"271
10	1'50"773	1'51"259	1'50"987	1'51"377	1'52"839	1'54"269	1'53"074	1'56"085	1'53"951	1'52"068	2'00"628	1'53"546	1'52"523	1'52"729	1'54"127
11	1'51"156	1'51"424	1'51"044	1'52"562	1'52"910	1'52"974	1'52"862	1'57"887	1'53"083	1'52"053	1'59"556	1'53"612	1'51"949	1'54"152	1'52"726
12	1'51"403	1'51"440	1'51"269	1'52"264	1'53"613	1'52"602	1'53"283	1'54"633	1'52"414	1'52"375	1'56"122	1'53"791	1'52"476	1'53"515	1'52"845
13	1'51"799	1'51"296	1'51"671	1'52"519	**1'51"424**	1'53"333	1'54"309	1'57"692	1'53"564	1'52"433	1'58"049	1'54"514	1'52"502	1'54"261	1'53"764
14	1'52"782	1'52"747	1'52"461	1'52"572	1'51"519	1'53"565	1'53"583	1'57"696	1'53"952	1'52"720	1'57"682	1'53"348	1'52"288	1'53"356	1'53"910
15	1'53"323	1'53"719	1'54"264	1'54"205	1'52"066	1'53"710	1'53"514	1'55"033	1'53"275	1'53"303	1'55"649	1'53"508	1'54"170	1'53"449	1'53"356
16	1'54"141	1'54"937	1'54"308	1'53"906	1'53"355	1'54"686	1'54"951	1'55"957	1'54"862	1'54"073	1'55"839	1'54"165	1'54"402	1'54"119	1'54"839
17	1'54"497	1'54"640	1'53"545	1'54"727	1'55"015	1'55"088	1'54"356	2'00"858	1'56"592	1'54"759	1'56"367	1'55"756	1'55"310	1'53"574	
18	2'26"242	2'27"040	2'28"019	2'29"048	2'26"556	2'28"958	2'28"284	2'19"153	2'31"515	2'26"803	2'20"146	2'27"541	2'28"483	2'26"943	
19	3'35"307	3'35"540	3'35"746	3'37"680	3'37"709	3'37"080	3'38"302	3'01"645	3'34"765	3'35"877	3'03"371	3'38"526	3'37"518	3'38"425	
20	3'34"625	3'34"737	3'34"925	3'34"475	3'34"582	3'37"263	3'37"553	3'39"398	3'38"906	3'34"608	3'39"488	3'37"610	3'34"157	3'36"962	
21	4'57"959	4'54"642	4'54"218	4'43"964	4'42"166	4'32"633	4'31"671	4'24"685	4'31"069	4'48"201	4'24"916	4'31"856	4'44"087	4'33"909	
22	3'17"798	3'17"115	3'16"294	3'17"209	3'16"032	P 3'17"724	P 3'19"199	P 3'15"259	3'12"417	3'17"339	3'11"698	P 3'19"439	P 3'20"910	P 3'19"494	

23	**P** 1'55"528	1'52"207	**P** 1'56"836	**P** 1'57"612	1'53"282	3'07"632	3'11"030	3'12"679	1'52"981	1'52"454	**P** 1'59"453	3'02"746	3'05"757	3'06"573	
24	3'04"836	**P** 1'57"489	3'04"779	3'04"133	**P** 1'57"407	1'51"593	1'52"746	1'52"064	1'52"965	**P** 1'57"729	3'10"083	1'52"769	1'52"229	1'51"961	
25	1'51"910	3'07"333	1'51"415	1'51"915	3'08"681	**1'50"264**	**1'51"262**	**1'51"904**	1'52"219	3'08"575	**1'52"008**	1'51"899	1'52"493	1'51"857	
26	1'52"259	1'52"360	1'51"571	1'53"893	1'52"109	1'52"816	1'52"153	1'52"394	1'53"671	1'53"309	1'52"461	1'53"266	1'53"119	1'52"952	
27	1'53"673	1'50"497	1'53"018	1'51"126	1'52"581	1'52"171	1'52"149	1'53"795	1'52"067	1'51"855	1'53"220	1'51"997	1'52"370	1'52"493	
28	1'52"201	1'50"859	1'52"206	1'50"949	1'53"498	1'52"546	1'53"819	1'52"818	1'51"348	1'52"263	1'53"127	1'51"730	1'52"273	1'52"350	
29	1'53"444	1'53"566	1'53"584	1'51"800	1'52"074	1'52"128	1'52"154	1'52"907	1'51"454	1'52"191	1'52"901	1'51"826	1'52"539	1'52"452	
30	1'52"799	1'52"409	1'53"217	1'52"557	1'53"770	1'54"333	1'53"524	1'53"175	**P** 1'56"277	1'53"998	1'53"190	1'54"479	1'53"832	1'53"868	
31	1'55"357	1'54"922	1'54"945	1'54"854	1'52"990	1'54"441	1'53"759	1'55"371	**P** 2'37"464	1'54"884	1'54"607	1'52"471	1'54"250	1'54"709	
32	1'53"272	1'54"533	1'53"519	1'54"306	1'56"388	1'56"107	1'54"836	1'54"140	3'11"453	1'55"589	1'54"977	1'53"474	1'53"656		
33	1'54"846	1'54"941	1'54"240	1'55"043	1'53"737	1'53"495	1'55"289	1'57"097	1'51"788	1'52"992	1'55"278	1'54"494	1'54"396		
34	1'52"476	1'52"309	1'52"643	1'53"030	1'54"387	1'54"275	1'53"982	1'55"699	1'53"323	1'55"285	1'55"326	1'54"367	1'54"403		
35	1'51"884	1'51"717	1'52"122	1'51"514	1'53"495	1'52"662	1'54"580	1'54"527	1'52"273	1'52"396	**P** 2'00"839	1'52"773	1'53"208		
36	1'51"520	1'51"723	1'51"953	1'52"168	1'52"549	1'52"607	1'53"541	1'58"390	1'53"853	1'52"291	2'23"573	**P** 2'41"647	1'52"801		
37	1'52"599	1'52"903	1'51"908	1'52"219	1'53"017	1'53"120	1'53"508	1'55"132	1'53"516	1'52"607	1'58"578	3'17"127	1'52"913		
38	1'52"016	1'52"367	1'52"262	1'52"941	1'53"655	1'53"179	1'53"355	1'54"375	1'54"176	1'52"883	1'57"576	1'56"249	1'53"565		
39	1'51"643	1'52"316	1'53"423	1'52"668	1'53"321	1'52"687	1'53"816	1'54"096	**1'50"923**	1'52"729	1'56"000	1'55"013	1'52"910		
40	1'51"436	1'52"528	1'52"440	1'52"086	1'52"987	1'53"118	1'53"502	1'54"882	1'52"740	1'53"779	2'03"468	1'52"141	1'53"705		
41	1'52"686	1'53"468	1'53"026	1'55"270	1'52"187	1'53"265	1'54"217	1'53"895	1'53"490	1'53"072	1'56"305	**1'50"973**	1'52"836		
42	1'54"405	1'54"424	1'53"941	1'53"291	1'53"899	1'53"503	1'54"413	1'53"832	1'51"321	1'53"420	1'56"311	1'53"665	1'53"814		
43	1'55"003	1'54"656	1'55"656	1'54"651	1'56"169	1'59"204	1'56"338	1'54"297	1'54"861	1'57"316	1'55"834	1'55"120	**P** 2'50"732		
44	1'52"900	1'54"809	1'54"232	1'54"010	1'55"176	1'56"077	1'55"579	1'54"085	1'53"602	1'54"061	1'55"573	1'55"397	2'51"886		
45	1'52"805	1'53"407	1'52"606	1'53"343	1'53"902	1'54"160	1'57"512	1'55"980	1'52"538	1'53"518	1'57"205	1'53"235	1'59"058		
46	1'52"600	1'52"148	1'52"184	1'53"592	1'53"287	1'54"696	1'54"500	1'54"483	1'54"113	1'53"024	1'56"593	1'52"822	1'57"786		
47	1'53"791	1'53"359	1'54"585	1'54"744	1'53"784	1'56"306	1'55"402	1'55"767	1'53"945	1'54"683	1'59"074	1'54"319	1'55"710		
48	1'54"544	1'52"854	1'53"051	1'52"653	1'54"614	1'54"173	1'55"848	1'55"005	1'52"235	1'55"425	1'56"919	1'54"101	1'57"148		
49	1'51"702	1'54"358	1'55"163	1'57"751	1'53"593	1'55"087	1'56"299	1'55"002	1'53"626	1'54"777	1'57"734	1'54"168	1'57"168		
50	1'50"987	1'51"963	1'52"282	1'53"793	1'53"286	1'54"540	1'54"626	1'55"196	1'55"327	1'54"964	1'56"728	1'54"166	1'58"192		
51	1'52"280	1'52"410	1'53"122	1'53"051	1'54"685	1'54"711	1'55"327	1'54"793	1'54"714	2'01"978	1'57"391	1'55"759	1'58"078		
52	1'53"600	1'53"716	1'54"608	1'52"536	1'54"771	1'55"564	1'56"274	1'55"741	1'55"960						

PHOTO DIGEST

ROUND 6 FORMULA 1 GRAND PRIX DE MONACO 2019

Text：藤井由夏（Yuka Fujii ／本誌）
Photo：Sutton（pro.sutton-images.com）

“ここ”しかない。



レース11周目、セーフティカーが導入され、上位陣がピットイン。マックス・フェルスタッペンはピットロードでバルテリ・ボッタスのマシンにぶつかりながらもルイス・ハミルトンに次ぐ２番手でコースに復帰する。アンセーフ・リリースのペナルティは５秒加算。早くトップに立ち、５秒以上のマージンを築く以外に勝つ方法はない。ミディアムを装着したハミルトンのタイヤは摩耗が進み、マシンが至るところで滑る。あの手この手で攻め立てるフェルスタッペンに残された時間はわずかだった――。港に停まっているハーバーの観客が息を飲んだレース76周目。ガードレールがマシン左に迫るヌーベルシケインの飛び込みでフェルスタッペンの意地を見た。


OFFICIAL WATCH MONACO GP
CiTRiX

sideways - Ferrari

スクーデリアが犯した罪

“母国で自分のレースを戦う”ために何ができただろう

Text：今宮雅子（Masako Imamiya／IRIS）
Photo：Sutton（pro.sutton-images.com）

「フェラーリで走っているのに。それに何よりここは僕のホームで、（どこよりも予選が重要な）コースなのに」

スクーデリアの判断ミスでQ1敗退を余儀なくされたシャルル・ルクレールに、落胆を隠す術はなかった。

「チームの意図がどこにあったのか分からない。訊ねたけれど、彼らは忙しそうで何も説明は受けていない」

モナコGP予選。1セット目のソフトでアタック中にフラットスポットを作ったルクレールは、タイム向上は望めないと判断し、ピットに戻った――その際、FIAの車重測定指示をいったん通過してしまったことが話題になったが、カーナンバーが表示されたタイミングが遅かったうえ、即座に気づいて停止したマシンはチームの手でウエイブリッジに戻されたため、この件はペナルティ対象とはならなかった。

「車重測定はまったく関係なかった。もう一度コースインするための時間は充分に残されていたのだから」

FP3で1分11秒265のトップタイムを記録していたルクレールは、セッション序盤に記録した1分12秒149というタイムがQ1通過の安全圏に入っていると考えてはいなかった。

「もう1回アタックしなきゃいけないかな」――？

クリーンラップが得にくいモナコ。タイヤへの負荷が小さく複数回のアタックが有効であるため、マシン性能に余裕のあるトップチームは多めのガソリンを搭載し、ウエット予選のように走行を続ける。それ以外のチームは躊躇なく2セット目を投入し、終盤のタイムアップに懸ける。小さなコースで多くのマシンが周回を重ねるため、路面は劇的に変化する。

ルクレールがタイムを記録したのはセッション開始後7分も経たない頃。しかしその後、他のマシンがどんどんタイムを向上するなかで、現場チーフであるジョック・クレアは「コースインする必要はない」と答えていた。そして皮肉なことに、2セット目のソフトでアタックしたセバスチャン・ベッテルがトップタイムを記録したとき、ルクレールのQ1敗退が決まった――鈴鹿で佐藤琢磨や小林可夢偉が戦わずして下位グリッドに沈む羽目に遭ったと想像すれば、ドライバーのダメージは理解できる。

マッティア・ビノット代表は予選後チームの判断ミスを認めたが、ルクレールをガレージに留めた理由は「メルセデスに挑戦するため、タイヤを残しておきたかった」というものであった。

もちろん、Q2に2セット、Q3に2セットのニュータイヤはあるに越したことはないけれど……これ以上、言及する必要もない。

本当の理由はおそらく、FP3でベッテルがクラッシュしたことによって作業が忙しくなったうえ、彼の1セット目のアタックがボーダーラインを下回ったため、チーム首脳陣がベッテルだけに集中し、ルクレールを置き去りにしたことだ。

開幕以来、フェラーリの戦略の拙さはしばしば批判されている。マシン性能にも起因するが、トップ3チームにおいてコンスタントに予選以下のレース結果しか残せていないのはフェラーリだけだ。メルセデスだけを意識し、レースではしばしばレッドブルの気迫と作戦に負けている……。

今年に限ったことではない。昨年までもベッテル1台に集中し、キミ・ライコネンのレースをないがしろにした。ふたりのドライバーの速さが拮抗する今シーズン、2台を駆使した立体的な作戦を緻密に展開すればレッドブルを抑えるチャンスもあるのに、チームの判断力の欠如から2台を接近して走らせ、結果1台を犠牲にしている。ポジション交替を指示した後は、2台目のマシンを無駄にステイアウトさせて反撃のチャンスを奪っている。

ドライバーの担当レースエンジニアやデータエンジニアは“自分の”ドライバーのために最大限を尽くしているのだから、そこに水を差しているのは全体を見る立場の上層部だ。2台を走


15番手スタートのルクレールはランド・ノリス、ロマン・グロージャンをパスして12番手にポジションを上げていた。決勝レース8周目、ラスカスでニコ・ヒュルケンベルグのインに飛び込む。しかし、2台は接触。その際、ガードレールにヒットしたためにルクレールの右リヤタイヤはバーストし、さらにそのままコースを1周したことでフロアも破損してしまい、母国GPはリタイアに終わった。

本当の理由はおそらく、チーム首脳陣がベッテルだけに集中し ルクレールを置き去りにしたことだ

らせることができないチームなのだ。

ミハエル・シューマッハーのような絶対的ナンバーワンがいれば、彼らはもっと楽に仕事ができるのだろうか。シューマッハー／ロス・ブラウン／ジャン・トッドの体制はスポーツの観点から賛同しかねる一面もあったが、忘れてはならないのは〝シューマッハーでタイトルを獲る〟ために手段を選ばなかった彼らが、どんな批判も恐れず、堂々と責任を負っていた点だ。

今日のあやふやなマネージメントでは、ルクレールがフラストレーションを募らせる一方、ベッテルも批判を受け、チーム擁護を繰り返さなければならない辛い立場に置かれてしまう。良いことは何もない。

モナコGPでルクレールの15番手スタートが決まったとき、どれだけのファンがレースへの期待を削がれたことだろう？　多くの国でF1中継の視聴が有料になっている今日、ファンはF1の大きなスポンサーで、フェラーリは分配金としてそこからもっとも多くを受け取っている責任を感じてほしい。イタリアのメディアだけを意識している場合ではないのだ。

モナコのレースでは、ルクレールが無謀だという批判も生まれた。〝賢明な作戦〟でポイント圏内に入ることも可能だったのに、という意見もある。

それでも〝母国で自分のレースを戦う〟ために、ルクレールには他に何ができただろう？　レース中に10分も考え込むチームに効果的な作戦など期待できないことを誰よりも知っているのは、彼自身なのだから。

FOCUS on HONDA

"煮え切らない結果"によって立ち込める暗雲

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：ポール・アンリ・カイエ（Paul Henri Cahier）／XPB

ホンダのモナコGPをひと言で評するなら、「煮え切らない結果」であった。

今季からレッドブルとトロロッソの2チーム4台にパワーユニットを供給するホンダは、開幕6戦目にして全車入賞を果たした。これは1987年イギリスGP以来、32年ぶりの快挙だ。それ以上に素晴らしかったのが、レース序盤、11周目にピットストップで2番手に上がったマックス・フェルスタッペンが王者ルイス・ハミルトンをチェッカーまで延々70周近くも追い回したことだった。

ほとんどオーバーテイク不可能と言われるモナコで、首位を奪うことは難しい。フェルスタッペンも抜くまでには至らなかった。レース後の会見で終始追われ続けたハミルトンは「自分のキャリアで、最も厳しいレースだった」と振り返り、メルセデスが開幕から6連勝を飾るなか、レッドブル・ホンダがここまで彼らを苦しめたのは今回が初めてだった。

それにもかかわらず「煮え切らない結果」と評するのは、フェルスタッペンが序盤に5秒加算ペナルティを受けており、2位でチェッカーを受けたものの最終結果は4位に終わったからである。今シーズンの開幕前から、モナコをホンダ初勝利の最大のチャンスと捉えていた山本雅史ホンダF1マネージングディレクターも、「たとえ勝てなくても、2位表彰台なら気持ちよくモナコから帰れていたでしょう」と"煮え切らない"表情をしていた。

それは田辺豊治F1テクニカルディレクターも同様で、「予選と今日の結果を見れば、表彰台を狙えたことは明らか」としつつ、メルセデス2台に割って入れたかどうかは「分かりません」と答えている。

去年のレッドブルはモナコで圧倒的な速さを見せ、ダニエル・リカルドが勝利を飾った。しかし、その強さを再現できなかった一番の要因は、今季のRB15の車体性能が最優秀とは言えないからである。それでも今季ワン・ツー勝利を続けてきたメルセデスに対しここまで善戦できたのは、パワーユニット性能の優劣が勝敗に直結しない、いわゆるパワー感度の低いモナコだったからだ。

とはいえレース後のフェルスタッペンはホンダに対しても、「メルセデスやフェラーリのレベルにはない」とコメントしていた。彼の言いたいことは明らかで、最大の抜きどころであるシケインで仕掛けるには、そこに至るトンネル内でどこまで接近できるかにある。しかしヘアピンで接触するほどハミルトンに近づいていたにもかかわらずポルティエコーナーからの立ち上がりで常に引き離されていた。そのためシケインのブレーキングで仕掛けるチャンスが、ほとんど訪れなかったのだ。

今季のレッドブル・ホンダは車体とパワーユニットの非力を、フェルスタッペンの孤軍奮闘で何とか救っているという構図は、あまりに皮肉過ぎる見方だろうか。しかしフェルスタッペンのマネジャー役も担う父ヨスは、その辺りの力関係に充分に意識的だ。

最近メルセデスのトト・ウォルフと交渉を始めたと報じられ、トトが全面否定した。しかしそれは事実であったと、考えるほうが自然だ。もちろんフェラーリとも、接触しているはずである。レッドブル・ホンダとの契約は、来年末まで残っているが、勝てないと見切りをつければ、素早く行動に移すことだろう。

P.Cahier



レッドブルのマシン特性上、シーズン前から最大のチャンスはモナコGPと言われてきた。決勝レースでバルテリ・ボッタスの前に出ることができたのはピットストップのタイミングによるものだった。もしも、あそこで前に出れていなかったら……あの激走は見られなかっただろう。

XPB



ダニール・クビアトが7位、アレクサンダー・アルボンが8位とトロロッソの2台がそろって入賞。ここから先はコンスタントにミッドフィールドのトップ争いに加わっていくことが重要になる。

NIKI LAUDA

追悼
ニキ・ラウダ

世界一の頑固者

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：Sutton（pro.sutton-images.com）／LAT

月曜日の未明にニキ・ラウダが永遠の眠りについたという知らせを聞き、モナコのパドックは悲しみに包まれた。偉大なヒーローで、不死鳥と呼ばれた彼がもうこの世にいないということを、誰もが受け入れられないでいたのだ。

彼は、１９７６年のドイツグランプリで身の毛もよだつようなクラッシュに見舞われ、生死の境を彷徨ったわずか40日後にレースに出るという不屈の精神を持っていた唯一無二の存在だった。そのシーズンを締めくくる日本グランプリで、ワールドチャンピオンのタイトルがかかっているにも関わらず、とてもレースができる状況ではないと判断して棄権を選ぶなど、彼にしかできないことだった。また、ボーイング７６７が墜落し、乗員乗客全員が死亡した事故の原因がラウダ航空００４便のパイロットの操縦ミスではなく、機体の不具合によるものであったことを証明するために、ボーイングという大企業を相手に訴訟を起こすような度胸のある男は彼しかいない。

ニキ・ラウダとはそういう男だった。常に自身の信念と本能に忠実で、矢のようにまっすぐで、決して他人に屈することはないが、同時に周囲に敬意を払うことも忘れなかった。サーキットの内外を問わず、彼は岩のように頑固だった。ただし、常にフェアだった。このオーストリア人が危険な行為をしたと文句を言ったドライバーはひとりもいなかったし、ビジネスの世界においても同様だった。フラッグ・キャリアのオーストリア航空が地元の政治家を巻き込んで、ラウダ・エアが国際線エアラインになるのを全力で阻止しようとしたときでさえ、ニキは訴訟に勝つために可能な限り最善の方法で法律を活用して粘り強く戦い、勝利をもぎ取った。さらに、彼はオーストリア航空、のちに、ルフトハンザと手を組み、最終的には会社を売却し、大きな利益を得た。



Sutton

この世のなかにラウダほど頑固な人間はそう多くはない。たとえ、彼の歯に衣着せぬ発言が差別や偏見だとして問題視されることがあっても、彼は自分の信念を貫いた。それでも決して他人を侮辱したり、失礼な態度をとったりすることはなかった。ただ、普通の人ならすぐに謝罪し、二度とそのような言葉は使わないと誓うのに対し、ラウダは批判を笑い飛ばし、相変わらず好きなように発言し続けた。

一方、エンツォとの関係が悪化してフェラーリを去った15年後に、ルカ・ディ・モンテゼーモロから依頼され、コンサルタントとしてチームに戻ったことからも、ラウダのやり方が間違っていなかったことがうかがわれる。その後再びフェラーリを離れて、ジャガーのチーム代表に就任するが、これは関係が悪化したからではなかった。２０１１年の終わりにメルセデスの役員となって現場に戻ってくるが、その後も彼は自由に他のチームのホスピタリティやガレージに出入りしていた。たしかに、彼はメルセデスに属する人間だったが、レッドブルでも歓迎され、長年の友人であるヘルムート・マルコと一緒に朝食をとり、フェラーリでも首脳陣から意見を求められていた。つまり、ラウダはチームの垣根やしがらみにとらわれず、誰からも愛され、歓迎された数少ないＦ１界の住人のひとりだったのだ。

ラウダ逝去の知らせを受けてすぐに、10チームすべてがＳＮＳにコメントを投稿したことから、彼がどれほど尊敬されていたかが分かる。彼を失ったＦ１は今までと同じではいられない。そのうえ、チャーリー・ホワイティングが急逝してからわずか10週間しか経っていないのだ。我々、Ｆ１界の人間にとって、２０１９年のＦ１シーズンはつらいものになるだろう。

LAT


その信念や強さにひかれていたのだろうか。ルイス・ハミルトンはラウダをとても慕っていた。同時にハミルトンがメルセデスで獲得した５度のチャンピオンを誰よりも祝福していたのもラウダだった。

ZENT CERUMO LC500×BBS

BBS×SUPER GT ELITES

Vol.03 CERUMO

立川が“教えられた”。

Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda） 取材協力：CERUMO



Yuji Tachikawa
Hiroaki Ishiura

GT500におけるシリーズチャンピオン獲得3回、ポールポジション獲得23回、優勝19回（2019年第3戦鈴鹿現在）。“GT最速男”の名をほしいままにしている立川祐路。その立川が“教えられた”というから驚きだ。ZENT CERUMO LC500は2018シーズンからホイールはBBSを履いている。そこに至る過程で、「ホイールの剛性とグリップの関係」について新たな発見があったのだという。

「レース車両、とくにGT500は路面からの入力が高いから剛性は必要だけど、あればあるだけいいというものでもないんだと、BBSを履いて知ったんです。以前は各社とも開発がいまほどは進んでいなくて、低かったんでしょうね。相対的に高いものと低いものとで比べると、コンマ数秒、高いほうが速いということがあった。そういう経験があったので、高いほどいいのかなって。もちろん、そんな単純なものでもないことは分かっていたけど、おおまかな傾向としてはそうなのかなと。でも、BBSは明らかに違った。相対的な剛性は低いほうの部類に入ると思いますが、必要な剛性のなかに、しなやかさ、粘りのようなものを持ち合わせていて、タイヤのグリップの仕方やグリップの抜け方がマイルド。グリップがすぐに抜けるといったピーキーなところがなく、安定しているという感じ。タレも少なくなる印象で、ロングでも同じだった。それでウチもBBSを履こうと」と立川。

チームメイトの石浦宏明もロングでの安定感がBBSを履く決断に至った最大の理由だと話す。「まったく同じ種類のタイヤを履いているのに、違うタイヤに感じました。立川さんが最初GT3車両で試し、グリップの仕方がマイルドだと話していた。GT500は入力が高いから変わるでしょう……なんて思っていたら、同じ印象だと。そして、ロングでとてもいい印象を得られた。一発もしっかり出る。以前に冬のテストで、あるチームのピット裏にBBSが置いてあり、『あれっ!?』というときがあったんです。やっぱりいいのかな？　って。で、自分たちが履いてみたら、やっぱりよかったんです（笑）」。

もちろん、クルマやタイヤの進化とともにグリップは毎年上がっていく。BBSも最適なホイール性能を追求するという姿勢に変わりはない。「そのぶん剛性も上がっていくことになると思うけど、このBBSの良さというものは持ち続けてもらいたい。そして、僕らがチャンピオンを獲る、と（笑）」と立川。チームは第2戦富士で優勝。6シーズンぶりのタイトル奪還に向け、BBSとともにペースをさらに上げていく。

パジェノーがロッシとの死闘制す ポール・トゥ・ウインで初優勝

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：INDYCAR

予選1日目は暑かったのに対し、2日目は低気温・高湿度。そのコンディションにマシンを見事に合わせたパジェノーがポールポジションを初めて獲得。2年連続4回目のPPは逃したが、カーペンターは2番手に。彼のチームメイトふたり、ピゴットとジョーンズが3、4番手に続き、シボレー勢がトップ4までを占める。エンジンパワーのアドバンテージは今年もシボレーにあったようだ。ホンダ最速は驚速ルーキーのハータで5番手。6〜9番手はパワー、ブルデイ、ニューガーデン、ロッシ。ホンダは昨年より1台多い3台を予選ファスト9に進出させており、パワー差は縮まっていると見える。佐藤琢磨は14番グリッドからのスタートとなった。

パジェノーは順調にトップをキープ。1回目のリスタート直後に2番手に上がったパワーはピットストップの際にクルーと接触したペナルティで後退。カーペンター、ニューガーデンが2、3番手につける。

ハーフウェイの100周を過ぎてからロッシが2番手に浮上。パジェノーはレース前半にプッシュしすぎの感があり、4回目のピットインはカーペンターより4周、ロッシより8周も前。燃費が不安材料になってきていた。このとき、ロッシは燃料がうまく入らないトラブルでピットストップが長くなってしまったのだが、絶妙のタイミングでエリクソンがクラッシュ。イエローで周回遅れに陥らず、5番手に留まれた。逆に燃費の良さをアドバンテージに変えようとしていたディクソンは、このイエローで2勝目のチャンスを喪失。ライバル勢より1回多くピットインしなければならないと思われていたパジェノーは、ロッシが浮上してくるまでの間、ニューガーデンを前に出し、背後にピッタリとつけて燃料を大幅セーブ。178周目に出たフルコースコーションと赤旗で燃費の心配はなくなった。

短時間の中断の後、残り14周（187周目）でリスタート。この時点でのトップは赤旗直前にパジェノーを抜いていたロッシ。しかし、そのパスもさらなる燃費セーブを考えていたパジェノーがあえて許したもの。リスタート直後にパジェノーはトップを奪い返す。ふたりの背後にはカーペンター、ニューガーデンが続き、その後ろには燃費作戦などを駆使した琢磨が上がってきていた。最初のピットインでの作業ミスで早々に周回遅れとなっていた琢磨は、3回目のイエロー中に同一周回まで復活。赤旗中断の1周前にピットインしていたことでさらにトップ5まで上げてきていたのだ。

パジェノーとロッシはリスタートから4度も順位を入れ替えるドッグファイトを展開。琢磨はカーペンターをターン1で、ニューガーデンをターン3で、どちらもアウトから豪快にパスし、3番手に浮上した。赤旗中に太陽が出て路面温度が急上昇。琢磨は速さを増した。逆に、初優勝を目指すカーペンターはゴール前で失速し、ニューガーデンもハイペースを保てない。琢磨には前の2台に迫ろうかという勢いも一瞬見られたが、前の2台には明らかに力強さがあり、2台に絡むところまではいかなかった。

198周目のターン1、パジェノーも驚く走りでロッシがトップに立つ。これで勝負ありかと映ったが、パジェノーは次の199周目のターン3でロッシをアウトからパスして逆転。最終ラップの彼はターン2の立ち上がりで一気にインに寄り、ターン3入口までに大きくアウトへとラインを振ってロッシにドラフティングを使わせず、0・2秒差でチェッカーフラッグを受けた。琢磨は3位だった。

197周目から198周目に入ろうかというメインストレートで、2番手のロッシがスリップからアウトへ抜け出し、トップのパジェノーを捉える。だが、純粋なスピードでも上回っていたパジェノーがすぐに再逆転。ポール・トゥ・ウインとなった。チーム・ペンスキーは50回目のインディ500で18勝目。（as）


ウイナーは、1周のウイニングラン後、ピットレーンからビクトリーレーンに向かうことになっているが、パジェノーはスタート／フィニッシュライン上に停車。その後、メカニックたちがなだれ込んできた。（as）

すでにチャンピオンは決まっている？ 絶好調メルセデスには死角なし

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

「いろいろ新しいことをやってくるのに、いつチェックしても何も見つからない！　毎年どのチームにも若干疑問符が付くことや、結構グレーなことをみんな駆使してやってくるものだけど、今年の彼らは本当に真っ白なんだよ。ライバルたちもいろいろなことをやってきているけど、まったく歯が立たないなんて、少なくとも今シーズンのチャンピオンはすでに決まった感じがするよ。俺が言っちゃいけないんだろうけど……」と、オフィシャルですらこんなふうに言っちゃうぐらいの出来映えを見せているおそるべしシルバーアロー。このチームへの批判は誰に聞いてもまったく出てこない。つまり、開発陣もチームの戦略もドライバーふたりも、最高の仕事をしていると言えるだろう。問題はライバルたちにある。淡々とことを運ぶメルセデスに対して、焦ってつまずき、チャンスを自ら手放しているようにさえ見える。ライバルたちがこの調子では本当にメルセデスが全戦優勝や「勝率90%越え」なんていう記録を作りそうだ。


P.Cahier


M.Atsuta

ここまで6戦中5戦でメルセデスが予選ワン・ツーを獲得している。予選での速さはもちろんだが、決勝でも隙のない走りを見せており、今年もチャンピオン獲得が濃厚な様子。モナコGPではハミルトンがレース11周目のピットインでソフトタイヤからミディアムタイヤに履き替え、選択を誤ったかのように思えた。しかし、高いドライビング能力とマシンのポテンシャルを発揮し1位の座を守り切った。

資金面の余裕はたっぷりでも 唯一の懸念材料は案外近くに？

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

苦虫を潰していた昨年とは打って変わって、レーシングポイントのスタッフはじつににこやかだ。昨年、某カナダの大富豪がチームを救済したことで、今季はモーターホームも一気に豪華なガラス張りになり、景気が良さそうである。「おかげ様で明日の支払いに悩むことがなくなり、開発も普通に進められている。久しぶりに酒と薔薇の日々かな（笑）」と、冗談も出るぐらいの上機嫌ぶりだ。超大型ではないにしても通常の運営には差し支えのない程度の資金が導入され、少なくとも今シーズンは「全然大丈夫」だそう。ただし、懸念がないと言えば嘘になる。「ここのところたくさんクルマを壊してるんだよ……」とお金とは別に、ドライバーに対する心配事と現場の苦労は絶えなそうだ。


Sutton

毎年華やかなモーターホームが登場するヨーロッパラウンド。生まれ変わったレーシングポイントはマシンの開発が順調に進むだけでなく、こんなところにも“好調”ぶりが見てとれる。

往年の元F1ドライバーが語る 現代F1マシンの魅力

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

「いまのF1は迫力がないとか、音が静かで興奮しないとか、みんな簡単に言うんだ」とは往年のF1ドライバー、マーク・シュアー。とんでもないマシン＝グループBの車両でラリー中に200㎞/hで立ち木に激突し腰骨を砕いてF1キャリアに終わりを告げたベテランだ。モナコGPでF1の走行を見ながら意見交換をしたが、「昔と今では大違いだよ。当時はスピードに結構自信があったけど、今の速さは尋常じゃない。恥ずかしいけど正直、見ていて怖いんだ」と言う。81年のモナコGPで6位に入賞をしているドライバーがそう言うのだ。たしかに昔のマシンも独特の魅力を備えているが、“変わってしまった”のではない。時代に合わせたかたちでF1は常に“進化している”のである。

「これでは勝てない」 古参も悲しむ悲痛な現状

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

モナコには多くのオールドタイマーが現れる。レース後にパドックで懐かしい元フランス国営自動車会社のスポール部門のボスに再会した。だいぶお年を召していたけど、相変わらずにこやかな方だ。「今のワークスエンジンはあなたがやってたときと違うと思うか？」と問うと、「今はこの会社と関わりがないから、大きなことは言えない」と言いつつ、「まあ、5年もやっててまだパフォーマンスと信頼性の両立ができてないというのは……。これでは勝てないよ。他チームが良くなっているのについていけてない。あくまでも外から見ただけの個人的な意見だけど」と話してくれた。自分がもともと在籍していた会社を悪くは言いたくないという気持ちと「何をしてるんだ」という歯がゆさが溢れていた。

カスタマーチームにも劣るSF90 マラネロ史上、最悪のシーズン

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

「FP3でルクレールがチームの計算違いによってQ1落ちなんて、フェラーリにはあってはいけないことだ。いまのマラネロは以前からこんなことが数多くあるんだ」と語るのは元フェラーリのエンジニア。戦略面でのミスやチームの組織的な問題についてあれこれ言われているが、問題はカスタマーチームであるハースにワークスチームが予選のセクタータイムで負けていることだと言う。「セクター2、3でケビン・マグネッセンがセバスチャン・ベッテルを上回ってるなんてありえない。タイムで勝ったのはセクター1の直線とハイスピードエリアだけで、コーナリングスピードではハースに劣るんだ。SF90の潜在能力はありそうだけど、いまのフェラーリはそれがまったく出せていない。少なくとも俺の知ってるマラネロ史上、最悪だ」と嘆く声も出る始末。モナコGPではマックス・フェルスタッペンのペナルティに助けられた結果により、ベッテルが2位表彰台。フェラーリの真の復活は果たしていつになるのやら……。


Sutton



Sutton

なんとか表彰台の一角には登れたものの、本来の実力差では劣っていたと言わざるを得ないような内容だったフェラーリのモナコGP。なんとかこの状況から脱却したいと現場のメカニックたちは努力を積み重ねるも、結果が伴わず肩を落とす姿がたびたび目に映る。

王者ハミルトンを追い詰めた若き赤牛と
母国GPでモナコの洗礼を受けた跳ね馬ルーキー

21歳のふたり
残酷なコントラスト

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Sutton（pro.sutton-images.com）／XPB

XPB



Sutton



レッドブル・ホンダの本命と思われていたモナコでは残念ながら優勝することができなかったフェルスタッペン。しかし、ハミルトンを攻め立てる走りに昨年まで以上の強さを感じたのは事実だ。一方のルクレールはヒュルケンベルグとの接触でリタイアに終わった。あのグリッドからはリスクを承知で攻めざるを得ず、それ自体は仕方がない。問題の根本的な原因は予選にあった。

マックス・フェルスタッペンとシャルル・ルクレールは、次世代のF1を間違いなく担うであろう逸材である。ふたりは同い年の21歳で誕生日は2週間しか違わない。ただしF1フル参戦デビューは、フェルスタッペンのほうが3シーズン早い。当然、経験も実績も、フェルスタッペンのほうが上回る。しかしルクレールはF1デビュー2年目の今年、フェラーリに大抜擢されると、いきなりセバスチャン・ベッテルを霞ませる速さを披露して、第2戦バーレーンGPではトラブルが出るまでトップを快走した。フェルスタッペンに対する遅れは、一気に取り戻しつつあったといえる。

それが今回のモナコGPでは、両者の明暗がくっきりと分かれてしまった。フェルスタッペンはメルセデス2台に次ぐ3番グリッドを獲得すると、レースでは王者ルイス・ハミルトンを70周弱に渡って延々と追い回した。アンセーフリリースにより5秒ペナルティで4位に終わったとはいえ、今回も末恐ろしいポテンシャルを見せつけた。

対するルクレールは、まさかのQ1落ちを喫し、レースではニコ・ヒュルケンベルグとの接触でマシンを壊し、リタイア。Q1落ちは100%チームの失態だったものの、レースに向けてマイナスの感情をリセットできなかったのか。人並み外れたメンタルの強さを見せてきたルクレールでさえ、地元モナコにフェラーリで凱旋するというプレッシャーは、本人が想像する以上に大きかったのだろう。

ちなみに昨年のフェルスタッペンも同じモナコで、大クラッシュを喫した。そしてそこからは別人のように、ミスとは無縁のドライバーになったのである。モナコの洗礼を受けたルクレールも、生まれ変われるだろうか。

Rd.6 モナコGP リザルト

●5月26日（日）決勝　●3.337km×78周=260.286km　●天候：くもり　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	78	1(1)
2	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	78	4(4)
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	78	2(2)
4	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	78	3(3)
5	10	P.ガスリー	レッドブル／ホンダ	78	8(5)
6	55	C.サインツJr.	マクラーレン／ルノー	78	9(9)
7	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	78	7(8)
8	23	A.アルボン	トロロッソ／ホンダ	78	10(10)
9	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	78	6(7)
10	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	78	13(13)
11	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	78	12(12)
12	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	77	16(17)
13	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	77	11(11)
14	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	77	5(6)
15	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	77	19(19)
16	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	77	17(18)
17	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	77	14(14)
18	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	77	20(20)
19	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	76	18(15)
	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	16	15(16)


TOYOTA

WRC

トヨタのエースがデビュー10周年記念ウイン

トヨタとタナックが2連勝! 表彰台はタイトル争う面子が揃う

Text : autosport web

WRCは5月31～6月2日、第7戦ポルトガルを開催。トヨタのエース、オィット・タナックがシーズン3勝目を飾るとともに、前戦チリに続く2連勝を飾った。

欧州圏では今季初のグラベルラリーとなったポルトガル。タナックはデイ1のSS3でトップに浮上すると、デイ2はトラブルを抱えながらも首位を守り、総合2番手の僚友クリス・ミークと4.3秒差で最終日に臨んだ。

トヨタ陣営同士の優勝争いは、デイ3最初のステージとなったSS16でミークがトップタイムを記録して、ギャップが2.4秒まで縮小。しかし続くSS17ではタナックがトップタイムをマークして5.4秒差まで押し戻す一進一退の攻防が繰り広げられる。SS18でもタナックがトップタイムを奪い、リードを8.1秒まで広げると、SS19走行中、ミークがヘアピンでハーフスピン。これでステージ14位に終わり、総合でもヒュンダイのティエリー・ヌービルにかわされ、3番手まで後退した。

ミークの後退で16.6秒の大量リードを手にしたタナックは、最終ステージのSS20を6分36秒6で走破。2位を手にしたヌービルとの差を15.9秒として、今シーズン3勝目を飾った。

10年前にポルトガル戦でWRCデビューを飾ったタナックは「(10年目を祝うのに)最高の結末だった。開幕前は厳しい戦いになると思ったし、金曜日は悪くない流れだと思っていた。ただ、昨日のランチタイムは（リードを削られ）最悪だと思っていたけど、うまくマネジメントして勝利を手にできた。うれしいよ」と喜びを語っている。

なお、総合3位にはシトロエンのセバスチャン・オジエが入り、チャンピオンを争う3人が表彰台を分け合うかたちとなった。

デイ1終了時点でトップ3を独占していたトヨタ勢。しかしデイ2でヤリ－マティ・ラトバラがトラブルにより後退すると、ミークも終盤に表彰台圏内から脱落した。一方、トヨタ傘下でWRC昇格を目指す勝田貴元（下）は、フィンランド国内戦にヤリスWRCで出場。WRカーでの初グラベル戦となったが、見事優勝を飾っている。


TOYOTA

WEC

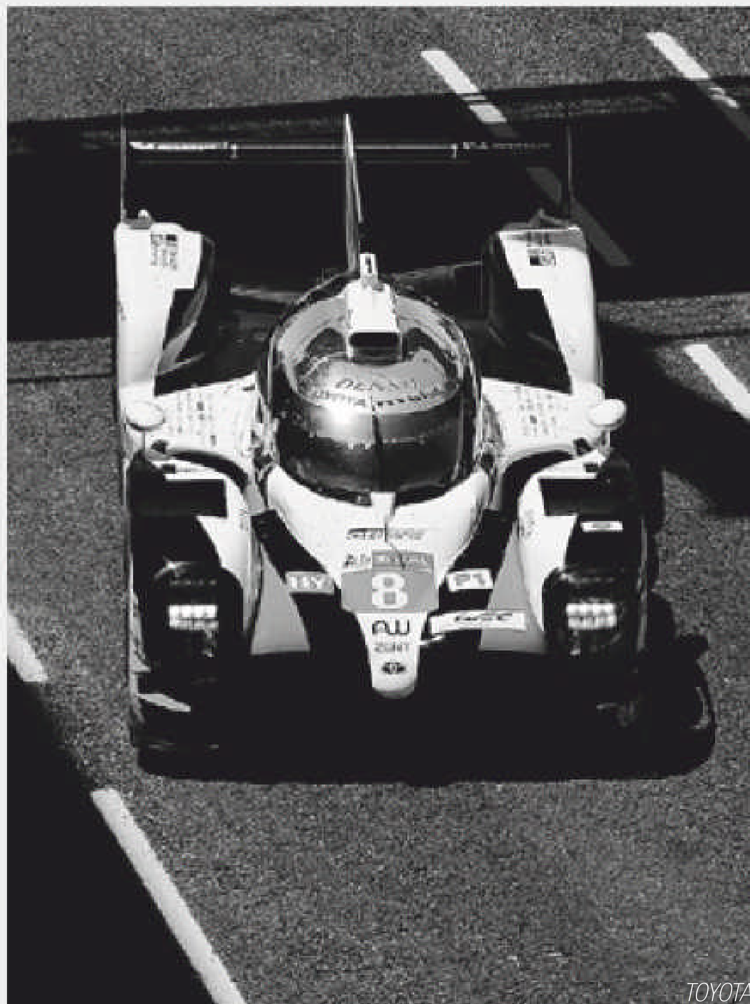
62台集うル・マンテストデーで トヨタ8号車がトップタイム刻む

Text : auto sport

6月2日、今年のル・マン24時間に先立って“テストデー”がル・マンのサルト・サーキットで開催。本番の24時間レースに参戦する4クラス合計62台の全マシンが参加した。

今回のテストで総合トップタイムをマークしたのは、TOYOTA GAZOO Racingの8号車トヨタTS050 HYBRID（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／フェルナンド・アロンソ／ブレンドン・ハートレー）で、3分19秒440をマーク。僚友の7号車TS050 HYBRID（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス／ハートレー）はおよそコンマ8秒遅れの3分20秒249で総合2番手となった。LMP1ノンハイブリッド勢でトップとなる同3番手にはレベリオン・レーシングの1号車レベリオンR13ギブソン（ニール・ジャニ／アンドレ・ロッテラー／ブルーノ・セナ）が入り、3分21秒323を記録。なお、最高速はSMPレーシングの11号車BRエンジニアリングBR1 AERのストフェル・バンドーン350.1km/hをマークしている。

来季アロンソと入れ替わるかたちでトヨタ入りするハートレーも走行。「このコースでのTS050 HYBRIDによる走行は本当に楽しかった」とコメントした。


TOYOTA

INDYCAR

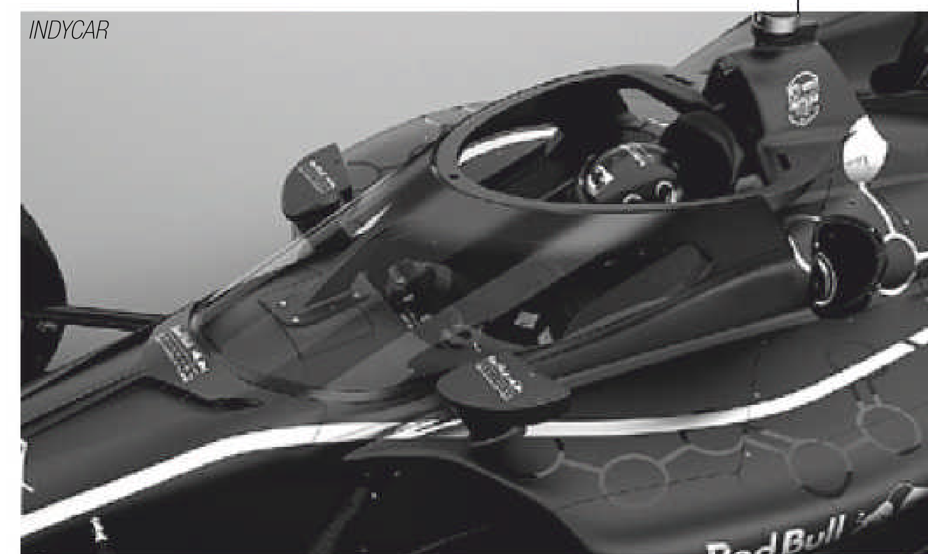
インディカーは独自の道へ 2020年にエアロスクリーン導入

Text : autosport web

インディカー・シリーズはインディ500開催期間中の5月24日に、レッドブル・アドバンスド・テクノロジーズと提携し、2020年から新たなコックピット保護デバイス、エアロスクリーンを導入すると発表した。

インディカーはこれまでにウインドスクリーン型保護デバイスをテストしてきた。これは一度採用が見送られたが、その一方で今季第5戦インディカーGPからコックピットをデブリから守るチタン製パーツ、アドバンスド・フロンタル・プロテクション（AFP）を導入している。

2020年から導入を予定するエアロスクリーンは、レッドブル・アドバンスド・テクノロジーズが開発。チタン製のフレームで、F1などで導入されているHALOを強化ガラスで覆ったような形状となっている。

INDYCAR


INDYCAR


チタン製のフレームはシャシーセンターラインと、後部サイドマウントの3点で固定され、ロールフープによって統合。耐荷重は150キロニュートンとF1のHALO同等の性能で、フレーム自体の重さは225ポンド。レッドブル・アドバンスド・テクノロジーズの設計が完了した後、テストが予定されている。

MACAU GP

揺れていたマカオGP マシン問題が決着

マカオは今年から新F3規定採用 全日本F3勢の参加は難しい？

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）


FIA F3

昨年アジアなどで発足したF3リージョナルに続き、今年はF3インターナショナルにあたるFIA F3選手権が誕生。これまでのF3と比較すると圧倒的にハイパワーなため、狭い市街地サーキットでの安全性には多少の不安は残りそうだ。

2019年11月14～17日に開催予定の第66回マカオGPに向けて、大会組織委員会は５月22日に記者会見を実施。そのなかで、F3マカオGPの車両が今季からFIA F3規定車両に変更されることが発表された。

F3マカオGP＝FIA F3ワールドカップついては、2018年まではFIA F3ヨーロピアン選手権や全日本F3選手権で使用されていたダラーラF31Xシリーズが使われていたが、2019年からは今季スタートしたFIA F3選手権で使用されているダラーラ製の新車両を用いる意向を表明。これまでも車両の変更は規定路線と言われていたが、正式に発表されたのはこの記者会見が初となる。

組織委員会のスポーティング委員会では、新たに導入されるFIA F3車両は従来のマシンに比べてパワフルであり安全性の懸念があるものの、HALOの装着など、最新のFIAの安全性能が組み込まれているため、問題ないだろうとしている。

この車両変更により、少なくとも今季はダラーラF31Xで争われている全日本F3勢などは参加することができないかたちとなった。

一方のマカオGP側では、FIA F3選手権のドライバーでグリッドの大半が占められることを期待しているという。

FIA-F4

スピードスターが鈴鹿でお目覚め

太田を目覚めさせた“勝つことへの意識”

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）

「はい、いままでずっと寝ていましたね、僕は！」スーパーGT鈴鹿戦との併催で行なわれた第５戦で初優勝を飾ったばかりの太田格之進（SRS／コチラレーシング）に、ひととおり話を聞いた後「やっと目覚めたね」と声をかけたところ、返ってきたのがこの言葉だった。

スピードは絶えず見せてきた。岡山では第１戦で予選２番手、第２戦はポールポジションを獲得。しかし、第１戦ではチームメイトの三宅淳詞（HFDP／SRS／コチラレーシング）に追突され、第２戦はグリッドを見誤り、最後尾スタートを強いられたうえに、やはり接触によって連続リタイアを喫していた。

続く富士での第３戦は、予選３番手からひとつ順位を上げ、トップの佐藤蓮（SRS／コチラレーシング）を最後に追い詰めたものの、逆転にはあと一歩及ばず。第４戦もまた、一時は予選よりひとつ順位を上げて３番手を走行するも、２番手に上がろうという時の詰めが甘く、５位まで順位を落としていた。その間、僚友の佐藤は３勝を、三宅も１勝を挙げており、非常に歯がゆく感じていたのではないだろうか。

だが、鈴鹿に舞台を移すと、金曜日の公式練習２セッションでいずれもトップ。ここが目覚めのきっかけだった。予選でダブルポールを奪うと、さらに加速する。決勝でも２戦とも一度もトップを開け渡さず、第５戦は独走で、第６戦は接戦の末に優勝を飾っている。

「岡山では開幕から一気に見せつけてやろうというところがあって、多少気持ちが空回りしてしまい、余裕がなくなってしまったんじゃないかと思うんです。でも、今週は練習２回ともトップで、ある程度余裕が生まれました。予選でダブルポール獲れてからは、スタートさえ決まれば勝てると信じていました」

持ち前のスピードに加え、気持ちの余裕ができたからこそなし得た連勝だとドライバー本人は話すが、HFDPの阿部正和監督は、それだけが勝因ではないと言う。

「太田は“勝つことに対しての意識”が高かった。もちろん、他のドライバーもその意識は高いんだけど、今週の太田はずば抜けていた。最初の練習走行から良かったけど、そのなかでも実は遅いところもあって、その修正を走りの面でもできていた。それから、何と言ってもメカニックとのやりとりをとおして、クルマもうまく仕上げてきた。よくやりました」

「一昨日は緊張でほとんど寝られなかったんですけど、昨日はめっちゃ寝ました（笑）。いま、すごくスッキリしています」

第６戦の後にはそう語った太田。これからは未経験のサーキットでもレースが開催される。そのときにこの余裕と、持ち前のスピードを維持できるか――その可否で彼の今後が大きく変わってくるのではないだろうか。


M.Hirata

岡山で両レースともにリタイアしたこともあり、ランキング的に出遅れていた太田。しかし、鈴鹿での２勝により選手権２位に。

あのタキ井上が
スーパーフォーミュラに首ったけ?

FIAを無視した結果がコレだ(汗)!

The Reason Why Taki Inoue Gets into Super Formula.



インタビュー

井上隆智穂

歴代日本人F1ドライバーのなかでも異色の存在とも言える井上隆智穂が
最近、日本のフォーミュラ最高峰の現場に姿を見せている
その理由と率直な思いを、実は親しい関係のベテラン記者が聞いた

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）　Illustration : 有野 篤（Atsushi Arino）
Photo : 吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／XPB／FIA F3

「レースの本場はヨーロッパであり、日本で井の中の蛙になっても先はない。ヨーロッパへ飛び出して本場のレースのなかで鍛えられてこそレーシングドライバーの未来は開ける」と主張し、海外進出を志す若い選手のコンサルタントとして活躍していた井上隆智穂が、今シーズンの全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）の現場に現れている。そういえば国内レースの開幕前、マレーシアのセパンで開催されたF3アジア選手権ウインターシリーズの取材で出かけたときにも現場で井上と出くわ



SFのガチっぷりが欧州で話題に

バンドーンやガスリーが参戦したことにより欧州でも注目度が高まったSF。井上氏の話によるとSFのシャシーやドライバーのパフォーマンス、さらにガチレースぶりが高く評価されているようだ。その傾向は全日本F3も同様で、FIA F3が誕生したこと、またフォーミュラ・ヨーロピアン・マスターズが開催を断念したことで、ちょっとしたブームになっている。





Y.Yoshimi



K.Kobayashi



FIAが欧州のレースを破壊 これからは日本のレースだ

して言葉を交わした。そのとき井上は言ったものだった。

「これからは日本のレースですよ、大串さん!」

そのときは何かの皮肉かと思ったが、そうとも決めつけられなかった。そうこうするうち、井上は日本のサーキットに姿を見せるようになった。これはもう一度話を聞いておかなければと、SF第2戦の舞台オートポリスのパドックで取材した。

お金を求めて囲い込み?

「ヨーロッパでは、いまのFIA、つまりジャンとニコラスのトッド親子がレースをダメにしたと批判が起きています。FIAはヨーロッパのレースを壊してしまったんです。ヨーロッパのレースは終わりですよ。だからレースはいま、日本なんです」

と井上は口を開いた。

「結局レースは何だかんだ言って、F1じゃないですか。みんなF1には行けそうにないと分かっていながらもF1につながるロードマップに乗ろうとしてきた。それがいままでのヨーロッパのレースだったんです。その過程には松竹梅の道があって良かったんです。ところがFIAは、その選択肢をなくしてしまった。スーパーライセンスポイントを取るためにみんなFIA F3に行かなければいけなくなってしまったんですよ。スーパーライセンスポイントがつかないカテゴリーは『F1に行けないんだから』と、みんなやらなくなったわけです。その結果、いままで微妙に取れていたバランスが壊れてしまった。『ちょっと待ってよ、乗りたいクルマに乗るのがレースだったでしょ』と思います」

たしかにFIAが打ち出したスーパーライセンスポイントにより、F1に乗るためには事実上、「FIAが直接管轄する」FIA F3、FIA F2というルートをとおらざるを得なくなってしまった。

「なぜこういう囲い込みが進んできたかというと、お金なんですよ。いまのF2は年間3~4億円かかります。今年も20人が持ち込みでF2に参戦しているけど、それだけ出せる子が世界にどれだけいるかというと、その20人とあと少しの子たちだけなんです。そのお金を持っている子たちを(FIAが)囲い込んでしまおうという話です。しかも彼らに1年で卒業されたら業界が食っていけないので、『F1に行きたいなら3年やってくださいね』ということになるわけです。F1は、そういう〝どんでもないお金を持っている子たち〟が目指すカテゴリーになっちゃったんです」

〝ペイ〟は悪いことじゃない

だが井上は、富裕層の子弟がF1を目指すこと自体を非難しているわけではない。むしろ、「お金でシートを買う」ことに否定的な日本人に問題があると主張する。

「レースにお金を使うのは悪いことではありません。テニスをやるにしても、年間1億円近いお金が必要です。ラケットを買って月々5万円のプロ養成スクールに通わせて『この子を錦織圭にするんだ』と言ったって、それは無理な話。どんなスポーツだって世界と戦おうとすればそれなりのお金がかかります。芸能人だって医者だって、育てるためにはお金が必要なんです。ハーバード大学に行かせようとしたって4~5000万円必要になります。だけどお金を使って目的を達成することが日本人には〝はしたない〟と見えるんでしょうか、現



XPB

FIA F3誕生でチームが居場所を喪失

井上氏によると「トッド親子（写真左）がヨーロッパのレースを壊してしまった」と批判が起きているという。今年、FIA F3が発足し、旧FIA F3ヨーロピアン選手権と旧GP3シリーズのチームが合流したが、参戦枠は限られているため、多くのチームや関係者が活動の場を喪失。さらにFIA公認のシリーズにしかドライバーは集まらないという由々しき事態となっている。

FIA F3

実を見ようとしません。メーカーが払っているといったって、お金をメーカーが出して乗っているという意味では、お金を出して乗っているジェントルマンと立場は変わらない。なのにファミリーがお金を出していると『あの子はジェントルマンで、家がお金を出して乗っているんだ』と陰口をたたかれます。でもこれは、ファミリーがお金を出せない子の嫉みですよ。スポーツをするには、事業をするのと同じで資本金が必要な時代です。資本金がなければお金は儲けられません。でも資本金を用意しないでお金を儲けようとすると、同じところをグルグル回るだけ。そうして自分が目的を達せられないと周囲を悪く言う。その結果、レース界がイヤな世界になってしまうんです」

井上の言うように、日本ではどこかジェントルマンを軽視する空気があったのは事実だ。メーカーが威信をかけてレースに取り組んでいた60年代、ワークス契約のドライバーがスターとして業界を牽引してきた名残だろう。しかし近年はスーパーＧＴ ＧＴ３００クラスをはじめ、ＦＩＡ-Ｆ４などで活躍するジェントルマンドライバーが増え、状況は変わりつつある。今後はさらにその流れは強まっていくだろう。

「そもそもレースはお金持ちがやるものだったんですよ。仕事で成功して自分で稼いだお金でレースをやっている、いわゆるジェントルマンが参入することによって、業界に雇用が生まれ、シリーズが成り立っていくわけです。いま、それで一番成功しているのがブランパンＧＴシリーズですよね。ジェントルマンを優先して、彼らがレースを楽しむために、あとふたりは速いドライバーを乗せろと。ＷＥＣも同じ仕組みですよね。この仕組みがしっかり成立したからこそブランパンはあれだけ成功しているんです。ただ、考えてみてください。ブランパンにしろＷＥＣにしろ、そこに登場する〝速いドライバー〟は、ジェントルマンにお金を出してもらってクルマに乗る。言ってみれば〝持ち込んでいる〟わけです。『呼ばれて乗るんだから自分はプロだ』というのは勘違いで、彼らの持ち込み分をジェントルマンが肩代わりしているだけです。そういう構造を、日本はいままで受け入れられなかったんですね。お金を持ち込むことが、日本ではまだ恥ずかしいと思われています。だけど世界の流れは違います」

欧州勢も日本のレースに驚愕した

そう言い切る井上がなぜここへ来て日本のレースに興味を持つことになったのだろう。井上の話は冒頭に戻り、ヨーロッパではＦＩＡがレース界における「お金持ち」を囲い込むためにカテゴリーを整備し、レース界の秩序を壊してしまったと話す。

「ＦＩＡが作った〝Ｆ１に行くならＦ２をやらなくちゃダメ、Ｆ２に行くならＦ３をやらなくちゃダメ〟という仕組みはどうかなと思います。みんなレースが好きだからやってきたんです。何かをやらなくちゃダメと言われながらやるのでは魅力がないでしょう？　しかもＦＩＡ Ｆ３には１チーム３台で、しかも10チームしか参加できない。今年Ｂ-Ｍａｘと組んでいるモトパークはエントリーできませんでした。ヨーロッパにはチームがたくさんあるし、メカニックもそれ以上いるのに、枠からもれた人たちは何をやればいいんでしょう？　おかしな話ですよ。それで彼らは『しかたないから日本へ行くか』となったんです。『じ

つは日本にはホントのレースがあるらしいぞ、日本のF3はホントのレーシングカーを使ってやっているレースだぞ。ではまずは見に行ってみよう』と去年のSF最終戦を鈴鹿で見たんです。そうしたら『これは本当のレース、ガチンコのレースじゃないか』とみんなで驚きました。これまでノーマークだった日本に、じつは昔ながらの素晴らしいレースが生き残っていたんですよ」

皮肉家の井上のことだ。言うことを鵜呑みにもできないままでいると、彼は真剣な目で話を続けた。

「SFは素晴らしいレースですよ。皮肉でも何でもありません。去年までSFは見たことがありませんでした。僕は何だか日本の悪口ばかり言っているように思われているかもしれないですが（笑）、見たこともないし知らないから何も言えなかったんです。ところが去年初めて見て、誰が勝ってもおかしくないドライバーとチーム、本当のレーシングカーがそろっていて、非常にクオリティが高い、緊張感のあるレースが行なわれていることを知りました。いまは、ヨーロッパの大富豪並みにお金を持っていない限り、日本から向こうへ行く必要はないんじゃないかとさえ思います」

欧州には“本物”がなくなった 日本はSFをもっと発信すべき



日本は世界のモータースポーツを見たときガラパゴス化していると自嘲する空気があった。しかし井上は、このガラパゴス諸島には、外界ではすでに絶滅してしまった貴重な種が生存していたことに気づいたと言わんばかりだ。

「ヨーロッパには“ホントのレース”はなくなってしまいました。ARTとプレマ以外は勝てなくて、他は数あわせのためだけに出るようなレースばかり。コンサルタントとして、ぼくはそれには関われない。でもFIAを無視した結果育まれた、最高のレースが日本にはあったんですよ！ SFはワクワクできます。誰が勝つか分からない、ホントのレースがここにあったんです。SFだけではなくてF3でもホントのレーシングカーが走っています。SFに若いドライバーを連れて行くなら日本のF3からサーキットを勉強させないとだめだな、それならば将来SFに行けそうなドライバーをF3にも連れてこようと考えています。F3も、話を聞けばトムスが連勝するばかりだというから、じゃあドライバーを連れて行って連勝を止めちゃおうかなとモトパークが動いて、実際、今年の全日本F3ではそういう雰囲気になっていますよね」

いま本当にヨーロッパのレース界は日本を見はじめているのだろうか。井上はそのとおりだと強くうなずいた。

「ヨーロッパにはSFに興味を持っているドライバーが大勢います。向こうでステップアップのルートから外れた若いドライバーたちがWECやGTへ行くという流れがありますけれど、一方でSFからは（ピエール）ガスリーや（ストフェル）バンドーンのようにF1へ行くケースが出はじめた。レッドブルの影響がかなり大きいですけど、それでヨーロッパでは（選択肢のひとつとして）注目されるようになりました。モトパークの様子を見て、カーリンも『じゃあうちも日本へ行こうかな』と言い出しています。ヨーロッパの人はいま、SFを見ています。だから日本もSFをもっとヨーロッパに発信すべきです。そうしたらヨーロッパからもっともっとドライバーもチームも来ますよ」



定番コンパクトが必要としているのは“バランス感覚”だ

20年の歴史を持つワンメイクレースが開催されるほか
WRカーのベース車両にもなっているトヨタ・ヴィッツ
モータースポーツとも関わりが深いマシンの乗り味は?

Text：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：TOYOTA

2代目トヨタ・ヴィッツのキャッチコピーを覚えている人はいるだろうか? 正解は『水と、空気と、ヴィッツ。』だった。ある種の無味無臭な世界が狙いならクリーンでシンプルなデザインにすべきだと思うが、実際にそうなったことはない。高級感や上質感を出そうとしている部分があり、それが逆にそこはかとない安物感を醸し出してしまっている。

仕事などでレンタカーを利用する機会が多い人は、ヴィッツに乗ることもあると思う。1ℓ3気筒エンジンに14インチタイヤを組み合わせたレンタカー仕様が、実はヴィッツのベストバランス。ボディ剛性もサスペンションも、それに見合ったレベルだからだ。スモールカーらしい軽快感や操縦感覚はないが、ステアリングを切れば曲がる。エンジンもトランスミッションもステアリングも応答遅れは大きいが、それが常にあるため、むしろ安定感がある。バッテリーの状態などに影響され、その都度応答が変化するハイブリッド車よりはるかにいい。

ヴィッツレースで使用されるのは、2代目以降は1・5ℓエンジンを搭載したRSをベースとしたモデルだった。しかし現行の3代目では、2017年のマイナーチェンジでRSは消滅。その代替モデルとしてGRスポーツが登場した。現在は同モデルのRacingパッケージでレースに参戦でき、5速MTのほかに10速シーケンシャルモード付CVTも展開される。

非常にややこしいのだが、通常の『GRスポーツ』に搭載されるCVTは7速シーケンシャル仕様で、10速シーケンシャル仕様は『GR』に装備されるものだ。GRスポーツというのは、いわゆるGRのベーシックモデルで、GRのほうがよりチューニングを施された上級モデルとなる。

その10速シーケンシャルモードを持つCVTだが〝単純に3速増えてクロスになっているだけでなく、CVTの制御そのものを見直しダイレクト感を増している〟というのが能書きだ。

トランスミッションというのは結局、





ヨーロッパなどでは『ヤリス』というモデル名で展開されているヴィッツ。トヨタはWRカー規定が大幅に変更された2017年、WRCに復帰。17年は復帰２戦目となるスウェーデンなどで優勝、また２年目となった18年は年間５勝を挙げ、マニュファクチャラーズタイトルを手にしている。今年も第６戦チリ終了時点で、エースのオィット・タナックがスウェーデンとチリで２勝をマーク。ヤリスWRCはデビューから一貫して、トップクラスの戦闘力を示してきた。信頼性が改善されれば、悲願のダブルタイトルも見えてくる。







『GR』と通常の『GRスポーツ』では、搭載されるCVTが異なること以外にも、ボディやサスペンションがより強化されるなど、走りに関わる部分で差別点が多く見られる。また、それはインテリアも同様で、GRにはロゴ入りの小径ステアリング（左）やアルミペダル（上）、さらに専用のシルバープレートアナログメーターが奢られるなど、コクピットもレーシーに演出されている。それだけに、エンジンがライバルのホンダ・フィットやマツダ・デミオと比べるとスポーティさに欠けるのが惜しいとも言える。

“エンジンパワーをどう処理するか”という中間管理職なので、エンジンの質が高くないと、トランスミッションの有り難みは感じられない。世界で初めて量産電子式CVTを積んだのはスバル・ジャスティだったが、あのときもエンジンが悲惨なのか、CVTが不出来なのか、まったく不明だった。

では、109psを発生するエンジンはどうかと言えば、最高出力は下がるが回転数の上限を5000rpmほどにしたほうが、低回転域のレスポンスが大幅に改善し、はるかにスポーティに走れるようになるはずだ。CVTの制御も楽になる。シーケンシャルモードなど不要で、通常モードのままで楽しく走れるダイレクト感こそ、本来目指すべきだったものではないだろうか。

5速MTで走らせても、このエンジンはスポーティには縁遠い。スポーティモデルといえども、このクラスはエコ指向なエンジンばかりだが、ライバルたちと比較できるレベルにはない。

GRとGRスポーツでは、ノーマルより溶接点を増やしてボディ剛性を高め、GRではさらにブレースも追加している。タイヤの性能を考慮するとボディ下周りの剛性が不足するのは分かるのだが、上側を補強していないためステアリングの応答遅れが大きくなった。これにはおそらくリヤハッチ周りを補強してやるのが効果的だろう。

また部分的に剛性を上げた影響でロードノイズの侵入も大きく、応答遅れの拡大も相まって、“バランスを崩したチューニングカー”的な雰囲気に仕上がっている。

ヴィッツレースは日本の入門用レースとして、大きな役割を果たしてきた。なにしろ20年の歴史を持ち、いまでも高い人気を誇っているのだ。しかし、そのベースとなるヴィッツには、そうしたレーシーな魅力は感じられないのが、とても残念である。

トヨタ ヴィッツ GR（CVT）主要諸元

車体	
車名・型式	DBA-NCP131-VLXBXV
全長／全幅／全高	3975／1695／1490 mm
ホイールベース	2510 mm
トレッド 前／後	1465／1450 mm
最低地上高	120 mm
車両重量	1060 kg
乗車定員	5名
駆動方式	2WD (前輪駆動)
トランスミッション	自動無段変速機（Super CVT-i）
ステアリング	電動パワーステアリング
サスペンション 前／後	ストラット式コイルスプリング／トーションビーム式コイルスプリング
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ディスク
タイヤサイズ 前／後	205/45R17／205/45R17
エンジン	
型式	1NZ-FE
形式	直噴直列4気筒
排気量	1496 cc
内径／行程	75.0／84.7 mm
圧縮比	11
最高出力	80kW（109PS）/ 6000rpm
最大トルク	136N・m（13.9kgf・m）/ 4800rpm
使用燃料	無鉛レギュラーガソリン
タンク容量	42ℓ
燃料消費率（JC08モード）	-

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality：PORTUGAL

最悪、2020年限りでの撤退もありうる?

フランスの雄の悲喜劇

潤沢な資金を有するチームが現在のトップ3を形成していることから
F1で勝つためには資金力は必要不可欠な要素であることは間違いない
しかし、あるチームの現状を見れば、それがすべてではないと気づかされる

2014年に大幅なレギュレーション変更が施行されて以来、メルセデス、フェラーリ、レッドブルからなるトップ３とその他の間には大きなギャップがある。直近３シーズンで言えば、トップ３以外で表彰台を獲得したのはフォース・インディアとウイリアムズのみだ。しかし、ルノーというワークスチームの存在を忘れてはならない。同チームは他の中団グループに比べれば充分すぎるほどの資金を有し、４番手の座を確保できるばかりか、トップ３の一角が崩れればすぐにでも背後から襲い掛かれる戦闘力を備えてくるだろうと予想された。

しかし、現時点ではそのような状況は見られていない。昨年こそコンストラクターズ選手権で４位となったが、これはハースがミスを連発したことや、フォース・インディアが経営破綻し、マシン開発を中止したことなど外的要因によるもので、運に恵まれただけにすぎない。

しかしチーム総帥のシリル・アビテブールは、16年に９位、17年に６位、18年に４位と毎年ランクアップし続けたことで強気の態度を取るようになり、中団を抜け出し、いくつかのレースではレッドブル・ホンダと真っ向勝負するという今季の目標を掲げた。このフランス人指揮官は、ルノーのパワーユニット（PU）がなければレッドブルは後退すると確信していたが、ここまでの結果が彼の間違いを証明している。

第６戦モナコGP終了時点で、ルノーのランキングはカスタマーチームのマクラーレンよりも下だ。そのマクラーレンは、13年以降は競争力のあるシャシーを作れておらず、現ドライバーの経験も当時より劣る。

開幕６戦を終えた時点で、ルノーのPUは今季F1で使用されている４種類のPUのなかで最も非力なだけでなく、信頼性も低いときている。とりわけ信頼性に問題を抱えていることは、モナコGP開始時点でニコ・ヒュルケンベルグが４基目、カルロス・サインツが３基目、そしてダニエル・リカルドとランド・ノリスがそれぞれ２基目のICEおよびMGU-Hを使用していることからも明らかだ。対照的にメルセデスPUユーザーのなかでは、ジョージ・ラッセルが唯一、新しいPUエレメントを投入しているが、これはアゼルバイジャンGP期間中にコース上のマンホールカバーでダメージを負ったことが原因で、ルノー勢とは根本的に事情が違う。

現在のF1において、PU性能が低ければ、シャシーが高性能になることはほとんどない。ウイリアムズを除くと、ルノーは他のどのチームよりもピレリタイヤのウォームアップに苦しんでいる。タイヤの温度管理はライバルと順位を争ううえで必要不可欠な要素だ。タイヤを作動させられず、思うようにスピードを上げられないマシンに、ドライバーたちが不満を募らせていることは容易に想像がつく。

常に素晴らしいマシンを製造してきたエンストンに拠点を置くチームを知る側からすると、現状には驚くほかない。ボブ・ベルとマルチン・ブコウスキーが指揮を執り、ニック・チェスターがテクニカルディレクターを務める新体制がうまく機能しているとは言い難い。

加えて、アビテブールの人心掌握術にも疑問がある。このチームでの初戦だった開幕戦オーストラリアGPで不運に見舞われたリカルドへの呆れた態度などはその最たるものだ。リカルドに近い情報筋によると、彼はレッドブルを離れてルノーに移籍した自分の決断に大いに不満を漏らしており、当時ルノー内部がどれだけひどい状態だったかを理解もせず、移籍を勧めたふたりのアドバイザーを解雇したとのことだ。

傲慢かつ横柄な人物が、華麗に転落していく姿を見るのは、常に愉快でたまらない。アビテブールがどのような人物なのかは、Netflixが配信しているドキュメンタリーを１作目から見ていただければお分かりいただけると思う。

ひとつ、私が懸念しているのは、ルノーの経営陣が低迷の原因に気づくことがないまま、企業の損失を防ぐため20年シーズンを最後にF1から撤退するのではないかという点だ。F1にはルノーのようなマニュファクチャラーが必要だ。もし彼らが撤退することがあれば、PUマニュファクチャラーはわずか３社しか残らない。

ルノーの経営陣が、年間数百万ユーロもの出費が公から笑いの種にされることを受け入れることなどあり得ない。最悪の結末にならないためにも、チーム全員が一丸となって取り組んでいかなければいけない。



今号のレポーター

ジョン・オレオビクツ

John Oreovicz

インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年以上にわたり取材しているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

from
Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap.162

いま再び燃え上がる“インディ500決勝への保証”問題

インディ500にスポット参戦した元F1世界王者のフェルナンド・アロンソが予選落ちを喫した
決勝でその走りが見たかったファンは多かっただろうが、保証がないからこそ生じる緊張感がドラマを生む場合もある

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：INDYCAR

ロジャー・ペンスキーが今季開幕戦セントピーターズバーグで、“シリーズにフル参戦しているチームにはインディ500のグリッドを保証するべき”という、シリーズ分裂の引き金となった議論を蒸し返した。

CARTとIRLに分裂した1996年のインディ500では、33のスターティンググリッドのうち、約75％にあたる25をIRL参戦ドライバーに与える“25/8ルール”と呼ばれる規則が導入された。これはCARTに参戦するチームオーナーたちを激昂させ、対抗措置としてインディ500決勝日と同日に、ミシガンを舞台とした同じく500マイルレースとなるUS500を開催。その後IRLは態度を軟化させ、２年足らずでこのルールが撤廃されたことで、CART参戦チームも徐々にインディ500に復帰するようになった。だが両者の醜い争いはその後2008年まで続き、この12年間に北米オープンホイール最高峰シリーズの人気と信用が失墜。08年にようやく元の鞘に収まり、インディカーシリーズとして再出発したものの、当時の確執は現在にも引き継がれている。

それが顕在化したのが、前述のペンスキーの議論だ。1996年当時、ペンスキーはCART側につきUS500に参戦していたが、今回はまったく異なる姿勢を示し、このスポーツをこよなく愛するファンから反感を買っている。

ペンスキーから出場したアル・アンサーJr.とエマーソン・フィッティパルディというふたりの王者がそろってバンプアウトされた95年は最もショッキングな予選だったと言えよう。シリーズを代表するドライバーの不出場は、インディ500の悲劇として長年語り継がれていく。100年以上もの間、ドライバーたちはこのレースに出場するためにすべてを捧げてきたのだ。それがインディ500に伝統と格式が備わった要因であることは間違いない。

だがいまのペンスキーは、レースの伝統や価値よりも、ビジネスのほうが重要だと考えているようだ。彼は「シーズン開幕初日からシリーズにフル参戦し、同じドライバーにコミットするチームには（インディ500のグリッドの保証を）与えなければいけないと思う」とセントピーターズバーグで自身の考えを明らかにした。さらに、数週間後のロングビーチでは、チップ・ガナッシとマイケル・アンドレッティもペンスキーの考えに賛同している。

このスポーツで最も著名なチームオーナーたちの“急変した”態度に対するファンの反応は素早く、そして厳しいものだった。“25/8ルール”は、IRL初年度の96年シーズンにグリッドを埋めた小規模で資金の乏しいチームを守るために作られた。ところが現在では、スポーツ界の巨人たちが保証を求めている。それに対するファンの目線は冷ややかなものだ。

今年のインディ500で導入されたラストロウを決める新しい予選フォーマットでは、ふたつのスポット参戦枠（フェルナンド・アロンソとパトリシオ・オーワード）と、ひとつのフル参戦枠（マックス・チルトン）が予選落ちを喫した。もしペンスキーの計画が今年の予選で採用されていたのなら、最遅タイムだったチルトンが本戦に出場し、アロンソをバンプアウトしてファンを沸かせたカイル・カイザーは予選落ちとなっていた。果たしてこれでファンは喜ぶだろうか？

93年のインディ500予選で、前年にCARTシリーズ王者に輝いたにも関わらず予選通過を逃した経験を持つボビー・レイホールは、インディ500出場枠を保証する“ロックイン・ステータス”に異議を唱える。

「長きに渡りフルシーズン参戦を続けているエントラントが予選の心配をせずに本戦出場が保証されることはいいことかもしれないが、それはスピードウェイやインディ500の歴史に忠実ではないと思う。観客はこの点について明白な声を挙げた。僕からしてみれば、あのコースに出て、それを掴み取ってこそなんだと思う」



アロンソらが予選落ちを喫した今年のインディ500。インディアナポリス・モーター・スピードウェイを所有し、インディカーシリーズを運営するハルマン・モータースポーツのマーク・マイルズCEOは、件の“保証”について決断は何も下してないと語った。

全日本MS会議 vol. 232

（議題）ガンバレ伝道師

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）

先日、全日本スーパーフォーミュラ選手権第2戦を取材するためオートポリスへ出かけたときのこと。土曜日の夜に、行きつけの居酒屋へ出向いたところ背後から「オオグシサン？」と声をかけられた。

振り向くとそこには数年前にこの店で知り合った読者の方がいた。たしか、カウンターのうえにレース雑誌を置いて飲んでいらっしゃったので、リサーチも兼ねて話しかけてみたのがきっかけだったそれ以来、ときどきその店で出会ったときには一緒に呑んだりもしてきた。

今回、彼はいつものカウンターではなくて座敷にいて、「今日は同僚を連れてきたんですよ」と言う。詳しく聞けば、レースファンとは言えないけれど少しはレースに興味を持っていそうな仲間に声をかけて、観戦ツアーを引率してきたらしい。この業界でよく言われる「伝道」ツアーである。

ところが土曜日、オートポリスは気温が下がったうえ、雨が降り、風まで吹いて結局予選がキャンセルになるほどの悪天候に見舞われた。レースの現場観戦には絶対にオススメできないコンディションだった。

「せっかくここまで連れてきたのに、これでレースが嫌いになっちゃわなければいいんですけどねえ」と伝道ツアーコンダクターは顔を曇らせた。問題は天候なのだ。何もツアーコンダクターが責任を感じる筋合いの話ではない。むしろ新しいレースファンを増やそうと、自発的に観戦ツアーを立ち上げて現場まで連れ出してきたのだからJRPなりオートポリスなりから感謝されてもおかしくない立場である。それでも彼は責任を感じて肩身が狭そうにしている。まさに“伝道ツアーあるある”である。

「明日は天気が回復することを祈っているんですけどねえ」とツアコンは語って、宴席へ戻っていった。その場が盛り上がること、日曜日の空が晴れ渡ることをぼくは祈らずにはいられなかった。祈りながら、自分のお酒を呑んだ。

一夜明けた阿蘇地方の天候がどうだったかというと、ご存知のとおり雨だ。雨と霧のなか、クルマを走らせながらぼくはその日、自分がなすべき仕事のことを考え、その次に前夜出会った伝道ツアーのことを思っていた。「ああ、今日も過酷な目に遭いそうだなあ」と。

ウエット路面のうえでSFの公式予選は大混乱に陥った。その間ぼくは伝道ツアーの方々はこの状況をどう眺めているだろう、と気になって仕方がなかった。そして公式予選結果が正式に発表されないままスタート進行が始まったときにはまず、伝道ツアーの方々に「申し訳ない！　懲りずにまた来てね」と心のなかで謝らずにはいられなかった。問題は天候なのだ。別にぼくが悪いわけではないのだけれど、伝道ツアーの気苦労は大なり小なりぼくも知っているし、こうした、いわゆる草の根の運動が今後のモータースポーツを支えることになるだろうとも思うのである。だから他人事として片付けるわけにはいかない。なんとか伝道活動支援の方法がないものか考えたいものだ。ガンバレ、伝道師。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い　Lap 31

Text : auto sport
Photo : TOYOTA

2003 05 18 FORMULA TOYOTA

｜第1戦 ｜TIサーキット

限定Aライセンスを取得し前年最終戦でデビューしていた小林可夢偉が、開幕戦で見事に勝利。隣に立ったのは、このデビュー戦でポールポジションを得ていた中嶋一貴だった。一貴はスタートに失敗し、その脇をすり抜けた可夢偉が優勝する形に。3位の池田はシーズン後半に調子を上げ4勝をマークするも、タイトル争いは最終的に一貴vs可夢偉の構図に。これを一貴が制し、年間王者となった。“永遠のライバル”はまもなく、ル・マン24時間での対決を迎える。ふたりがお互いのキャリアや性格を語り合った対談企画は、「ル・マン24時間完全ガイド」にてお読みいただきたい。



2 中嶋一貴［ウルトラフロースカラシップFT］
1 小林可夢偉［ウルトラフロースカラシップFT］
3 池田大祐［ZAPおかしの森 トリイFT］

auto sport No.1508 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

5/20 [mon]

F1 F1世界王者に3度輝き、近年はメルセデスのノンエグゼクティブチェアマンを務めていたニキ・ラウダが逝去。享年70

5/21 [tue]

F1 マクラーレンのマネージング・ディレクターを務めるアンドレアス・ザイドル、モナコGPでの入賞に自信を示す

5/22 [wed]

F1 メルセデスのルイス・ハミルトン、懇意にしていたラウダの死を受け、ルノーのダニエル・リカルドらとともに出席予定だった水曜日のドライバー記者会見を欠席

F3 マカオGPの大会組織委員会が記者会見を実施。そのなかで、今年からFIA F3マシンを使用することが明らかに

WEC ジネッタ、LMP1クラス復帰への一環として、2019/20年シーズンへのエントリー申請を行なったことを明らかに

WEC LM-GTE Proクラスに参戦するBMW、今年のル・マン24時間を最後に、シリーズでのワークス活動を終了すると発表

IGTC スーパーGT GT300クラスに参戦するModulo Drago CORSE、8月に開催される鈴鹿10時間に昨年に引き続き今年も参戦することを発表。GT300クラスでの道上龍と大津弘樹のコンビに加え、第3ドライバーとしてGT500ドライバーの中嶋大祐を起用することも明らかに

IGTC 鈴鹿10時間の暫定エントリーリストが発表。39台のGT3マシンが参戦へ

5/23 [thu]

F1 モナコGPのFP1で無線のトラブルを抱えたハースが、ロマン・グロージャンとケビン・マグヌッセンをピットに呼び戻すために、マーシャルにドライバーに対し黒旗を掲示するよう協力を仰いだことが明らかに

5/24 [fri]

F1 ジャッキー・スチュワート、記者会見を欠席したハミルトンを擁護

F2 第4戦モナコ レース1 ARTのニック・デ・フリースが優勝。2番手でチェッカーを受けたユニヴィルトゥオーシのルカ・ギオットが車検で失格となったため、カーリンの松下信治が2位に、DAMSのセルジオ・セッテ・カマラが3位にそれぞれ繰り上げ

INDY 2020年からコックピットを保護するデバイスとして、エアロスクリーンを導入すると発表。レッドブル・アドバンスド・テクノロジーズと提携

5/25 [sat]

F1 第6戦モナコGP 予選 ハミルトンがポールポジションを獲得。2番手にメルセデスのバルテリ・ボッタス、3番手にレッドブルのマックス・フェルスタッペン

FE 第10戦ベルリン アウディスポーツ・アプト・シェフラーのルーカス・ディ・グラッシが優勝。2位にニッサンe.damsのセバスチャン・ブエミ、3位にDSテチーターのジャン - エリック・ベルニュ

GT 第3戦鈴鹿 予選 GT500クラスはau TOM'S LC500が、GT300クラスはHOPPY 86 MCがそれぞれポールポジションを獲得

GT GTアソシエイションと近年さまざまなレーシングカーのオークションを手がけている株式会社BHJ／BHオークションが共同記者会見を実施。今後コレクタブルなレーシングカーのオークションを軸とした新規事業展開に向けたオフィシャルパートナーシップを結んだと発表した

RALLY トヨタの若手ラリードライバー育成プログラムに参加している勝田貴元が、フィンランド・ラリー選手権"リーヒマキ・ラリー"にトヨタ・ヤリスWRCで参戦。同マシンでグラベルラリー初優勝を飾った

5/26 [sun]

F1 第6戦モナコGP 決勝 ハミルトンがポール・トゥ・ウイン。2位にフェラーリのセバスチャン・ベッテル、3位にボッタス go to p.28

F2 第4戦モナコ レース2 BWTアーデンのアンソニー・ユベールが優勝。2位にカーリンのルイ・デレトラ、3位にユニヴィルトゥオーシのチョウ・グアンユー

INDY 第6戦インディ500 チーム・ペンスキーのサイモン・パジェノーが優勝。2位にアンドレッティ・オートスポートのアレクサンダー・ロッシ、3位にレイホール・レターマン・ラニガンの佐藤琢磨 go to p.06

GT 第3戦鈴鹿 決勝 GT500クラスはau TOM'S LC500がポール・トゥ・ウイン、GT300クラスはK-tunes RC F GT3が優勝 go to p.12

GT GTアソシエイションの坂東正明代表、この日の記者会見で2020年から導入される新型GT500車両について、8月下旬に3メーカー合同でシェイクダウンしたい考えを示す

5/27 [mon]

F1 フェルスタッペンがハミルトンとコース上でポジションを争っていた第2スティントを、ピットレーン走行時用のトルクモードのまま走行していたことが明らかに

WEC 英サイト『sportscar365』、モンツァで目撃された新型ポルシェ911 RSRと見られるマシンのスパイショットを公開

5/28 [tue]

F1 フェラーリ、カナダGPで再び『Mission Winnow』ロゴを車体から削除することを明らかに

WEC TOYOTA GAZOO Racing、2019/20シーズンに、テスト兼リザーブドライバーとしてトーマス・ローランを起用すると発表

WEC フォード、ル・マン24時間のLM-GTE Proクラスに投入するGTに施す特別カラーリングを発表。1967年にル・マン制覇時のリバリーなどを復刻

WEC FIA、6月2日に実施されるル・マンのテストデーに向けたBoPを発表

5/29 [wed]

F1 ラウダの葬儀がオーストリア・ウィーンのシュテファン大聖堂で行なわれた

WEC ポルシェ、ル・マン24時間のLM-GTE Proクラスに投入する911 RSRのカラーリングを発表。デザインはそのままに、金色をあしらったカラーリングに

5/30 [thu]

F1 レッドブルがルノーのニコ・ヒュルケンベルグの獲得を検討しているとの報道

5/31 [fri]

F1 ハミルトン、メルセデスが今後、PUのアップデートを予定していることを示唆

WRC 第7戦ポルトガル デイ1 SS1〜7が行なわれ、オィット・タナック（トヨタ・ヤリスWRC）が総合トップに。2番手にヤリ・マティ・ラトバラ（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にクリス・ミーク（トヨタ・ヤリスWRC）とトヨタ勢がトップ3を独占

6/1 [sat]

INDY 第7戦デトロイト チーム・ペンスキーのジョセフ・ニューガーデンが優勝。2位にロッシ、3位に琢磨

WEC マクラーレンのCEOザック・ブラウン、早ければ2021年にもル・マンに参戦する意向であることを明らかに

S-TAI 第3戦富士24時間 決勝スタート

WRC 第7戦ポルトガル デイ1 SS8〜13が行なわれ、タナックが首位をキープ。2番手にミーク、3番手にティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）

6/2 [sun]

F1 ハースのグロージャンとマグヌッセン、チームのマシンはグリッド上で4番目に速いと確信

INDY 第8戦デトロイト チップ・ガナッシのスコット・ディクソンが優勝。2位にシュミット・ピーターソン・モータースポーツのマーカス・エリクソン、3位にチーム・ペンスキーのウィル・パワー

WEC ル・マン テストデー TOYOTA GAZOO Racingの8号車TS050ハイブリッド（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／フェルナンド・アロンソ／ブレンドン・ハートレー）が総合トップタイムをマーク。同7号車（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス／ハートレー）はおよそ0.8秒遅れの総合2番手タイムを記録

WEC ル・マンのテストデーが開催されたサルテ・サーキットで、セッション開始前に水素燃料電池を搭載したプロトタイプマシン『MissionH24』が走行。13km強のコースを2周走破した

S-TAI 第3戦富士24時間 決勝フィニッシュ 1号車GTNET GT3 GT-R（浜野彰彦／星野一樹／藤波清斗／平峰一貴）が総合優勝し、2連覇を飾った go to p.52

WRC 第7戦ポルトガル デイ3 SS16〜20が行なわれ、タナックが優勝。2位にヌービル、3位にセバスチャン・オジエ（シトロエンC3 WRC）

6/7 [fri]

『オートスポーツ』No.1508 発売 この号です

6/8 [sat]

INDY 第9戦テキサス

J-F3 第3戦岡山

DTM 第3戦ミサノ

6/9 [sun]

F1 第7戦カナダGP

J-F3 第3戦岡山

DTM 第3戦ミサノ

6/14 [fri]

WRC 第8戦イタリア

6/15 [sat]

WEC 最終戦ル・マン24時間スタート

WRC 第8戦イタリア

6/16 [sun]

WEC 最終戦ル・マン24時間フィニッシュ

WRC 第8戦イタリア

6/21 [fri]

『オートスポーツ』No.1509 発売

OFF SHOT

6月の開催ながら天候に恵まれ、今年もキャンプ日和となった富士24時間。レースを見ながらキャンプするというスタイルは定着しつつあるようです。ちなみにST-2クラスでマツダ・アクセラを、ST-5クラスに同デミオを走らせているNOPROさんのピット入り口には、キャンプを楽しむS耐マスコット『すばーく。』が。サイズ感もぴったりで、完成度はかなり高し。もしかして来年はもっとレベルアップする？



※このページの情報は6月1日（土）時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1508 6/21

auto sport 2019年6月21日号（隔週金曜日発売）
2019年6月7日発売　第56巻第12号　通巻1508号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor	中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff	角田五十四 Isoshi Sumida 髙橋和清 Kazukiyo Takahashi 高藤昌洋 Masahiro Takato 高桑大輝 Daiki Takakuwa 藤井由夏 Yuka Fujii 上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
Art Director/Designer	原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲 Yoshinori Higuchi 片山健一 Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi
Cover photo	平田 勝 Masaru Hirata





as-web.jp

FROM PIT CREW

●２年連続で富士24時間の現場にお邪魔した。会場に訪れている観客の皆さまは、それぞれが24時間の上手な過ごし方を見つけ、２年目にしてすっかり定着した印象を受けた。そこで習得したノウハウが活かされているのか、昨年の富士24時間以降、スーパーGTやスーパーフォーミュラの開催時も明らかにテントの数が増えているのは嬉しい（うらやましい）限りだ。自分も来年こそは仕事でなく、非日常的なキャンプを楽しみにテントを持って富士へ遊びに行きたいと素直に思った。（田中）

●「ル・マンは鈴鹿10Hの“練習”だと思ってます」「自分のラップタイムにしか興味がないんですよ」。別冊『ル・マン24時間完全ガイド』取材のために訪れた丸の内のオフィスで、木村武史氏は飄々と語った。ならば初走行となるサルト・サーキット攻略について不安はないかと聞くと「大丈夫だと思います。僕、走り屋なんで公道は得意ですから」。文字にしてしまうと軽く考えているかのように伝わるかもしれないが、その実すべては緻密な計算に基づいた発言であることが、取材を進めていくと理解できた。ル・マンという場所への“思い入れ”が無いだけなのだ。まさに“自動車冒険隊”であり“カーガイ”。彼の挑戦を、しっかりと追ってみたくなった。　（今年は本誌でのプレビュー企画ができずすみません。別冊よろしくお願いします！　なかの）

●富士24時間、お疲れ様でした。毎度のことですが、僕らの24時間はレースフィニッシュ後にスタートです。僕の仕事の進捗具合はまだスタートから２時間も経過してないくらい。しかしすでにエンジンが不調気味。このままリタイアできればどんなに楽かと思いつつ、とりあえずコース上にステイしています。とにかく、関係者のみなさん、今年も大変お疲れ様でした。（きゃりー）

●珍事件は突然やってきました。パスポートを更新するために書類も書いて写真も撮って、「今年こそ海外に旅行行こう」なんてウキウキで市役所に行ったら受付の人から信じられないひと言が。「本籍合ってますか？」と。なぜ見ず知らずの人に本籍を疑われているのだろう。外国人だと思われてるのか？「どう見ても日本人でしょ？」と言葉が喉まで出かかりましたが、我慢しました。「念のため確認された方がいいですよ」なんて言われたので親に電話したところ……「本籍なら変わってるよ。3年ぐらい前に」。（知らなかった。その後無事に更新は完了したのでした。yuka）



F 3 ASIAN CHAMPIONSHIP

チームスーパーライセンスの挑戦 2019 Vol.2





金丸悠、表彰台は手の届く位置に

2018シーズンにスタートしたFIAリージョナルF3シリーズ「F3アジアンチャンピオンシップ」に、前身シリーズのときから、「アジア人ドライバーの育成」というコンセプトのもとで戦っているチームスーパーライセンス。今季はカートの国際戦やワールドシリーズフォーミュラV8 3.5など海外レースの経験豊富な金丸悠が加入。「フィードバックもいいし、常に上位で戦える力がある」（松浦孝亮監督）とチームからの評価も高く、前大会マレーシア・セパンでのF3アジアデビュー戦は上位でのフィニッシュが期待されていた。だが、２台体制で臨んだセパンでは２台ともストレートスピードに伸びを欠き、金丸は８位、７位、８位と不満の残るリザルトに。第２大会タイ・ブリーラム戦には表彰台フィニッシュを目標に臨んだ。

しかし、ブリーラムでもストレートスピードの差で上位勢の後塵を拝し、予選ではQ1、Q2とも９番手に。巻き返しを期していた決勝レースでも、コーナーではトップ勢とまったく遜色ないタイムで走れているにもかかわらず、コーナー立ち上がりからの加速と伸びに鋭さが見られない。苦しい展開を強いられていたが、１レース目（レース４）と３レース目（レース６）では何とかふたつポジションを上げ、７位でフィニッシュとなった。

「コーナー入口から出口まで上位勢と変わらなく走れている感じはあるので、悔しいですね。最後のレースでは最高速で４km/h差くらいまで詰めていけたのですが、中間の加速がまだまだ。F3アジアではセッティングできる領域は少ないのですが、まだ試していない領域もあります。成績は納得できるものではありませんので、なんとかいいものを見つけられればと思っています」（金丸）

チーム全体の大きな課題のひとつとなっているストレートスピードを改善できれば、すぐにでも上位で争えるチーム力とドライバーの速さがある。「いち早い修正を目指しています」（松浦監督）と、チームも全力で改善を急いでいる。





（上）F3 Asiaの車両のキャラクターをすでにつかんでいる金丸。やはりあとはセッティングが浮上のカギ。（下）セパン、ブリーラムとも自身初走行だが、それを感じさせなかった。「ブリーラムは好きなタイプのコースだった」というだけに、上位入賞を望めるレースだった。

Round 2 THAILAND results

Race 4

19周

Pos.	No.	Driver	Nat.	Team	Time / Gap	Best Time
1	1	Ukyo SASAHARA	JPN	Hitech Grand Prix	30'13"219	1'34"869
2	2	Jack DOOHAN	GB	Hitech Grand Prix	4"068	1'35"175
3	5	CAO Zhuo	CHN	Absolute Racing	14"124	1'35"288
4	15	Eshan PIERIS	LKA	Absolute Racing	17"885	1'35"199
5	86	Brendon LEITCH	NZ	BlackArts Racing	28"389	1'35"461
6	12	Ayrton SIMMONS	GB	Pinnacle Motorsport	29"308	1'35"786
7	8	Yu KANAMARU	JPN	Super License	37"521	1'36"183
8	33	Akash GOWDA	IND	M-Sport Asia	38"422	1'36"654
9	85	Miki KOYAMA	JPN	B-Max Racing Team	44"211	1'35"989
10	4	YU Kuai	CHN	Zen Motorsport	46"802	1'36"684
11	95	Tom BECKHAUSER	CZE	BlackArts Racing	1'37"332	1'35"875
12	44	Paul WONG (M)	HKG	852 Challengers	1 Lap	1'39"343
DNC	9	Thomas LUEDI (M)	HKG	BlackArts Racing	2 Laps	1'37"252
DNC	16	Thomas SMITH	AUS	Pinnacle Motorsport		

Race 5

20周

Pos.	No.	Driver	Nat.	Team	Time / Gap	Best Time
1	2	Jack DOOHAN	GB	Hitech Grand Prix	31'32"604	1'34"322
2	1	Ukyo SASAHARA	JPN	Hitech Grand Prix	9"260	1'34"476
3	5	CAO Zhuo	CHN	Absolute Racing	13"790	1'34"792
4	15	Eshan PIERIS	LKA	Absolute Racing	20"084	1'34"849
5	12	Ayrton SIMMONS	GB	Pinnacle Motorsport	20"540	1'34"875
6	4	YU Kuai	CHN	Zen Motorsport	25"760	1'35"367
7	95	Tom BECKHAUSER	CZE	BlackArts Racing	34"557	1'35"258
8	85	Miki KOYAMA	JPN	B-Max Racing Team	34"565	1'35"653
9	8	Yu KANAMARU	JPN	Super License	35"571	1'35"813
10	33	Akash GOWDA	IND	M-Sport Asia	39"832	1'36"014
11	44	Paul WONG (M)	HKG	852 Challengers	1 Lap	1'38"217
DNF	9	Thomas LUEDI (M)	HKG	BlackArts Racing	9 Laps	1'38"202
DNF	86	Brendon LEITCH	NZ	BlackArts Racing	13 Laps	1'34"954
DNF	16	Thomas SMITH	AUS	Pinnacle Motorsport		

Race 6

20周

Pos.	No.	Driver	Nat.	Team	Time / Gap	Best Time
1	1	Ukyo SASAHARA	JPN	Hitech Grand Prix	31'32"259	1'34"305
2	2	Jack DOOHAN	GB	Hitech Grand Prix	10"566	1'34"648
3	86	Brendon LEITCH	NZ	BlackArts Racing	22"494	1'34"193
4	15	Eshan PIERIS	LKA	Absolute Racing	32"477	1'35"821
5	4	YU Kuai	CHN	Zen Motorsport	33"637	1'35"820
6	12	Ayrton SIMMONS	GB	Pinnacle Motorsport	41"434	1'36"155
7	8	Yu KANAMARU	JPN	Super License	42"055	1'36"145
8	95	Tom BECKHAUSER	CZE	BlackArts Racing	42"508	1'35"816
9	5	CAO Zhuo	CHN	Absolute Racing	43"772	1'35"513
10	16	Thomas SMITH	AUS	Pinnacle Motorsport	46"962	1'35"797
11	85	Miki KOYAMA	JPN	B-Max Racing Team	53"780	1'36"273
12	33	Akash GOWDA	IND	M-Sport Asia	1'00"300	1'36"056
13	9	Thomas LUEDI (M)	HKG	BlackArts Racing	1'26"833	1'37"276
14	44	Paul WONG (M)	HKG	852 Challengers	1 Lap	1'39"321

王者が持つ“ネガ・ポジ変換力”

連覇を呼んだ大脱走

今年も天気に恵まれ、大きな混乱もなく終了した富士24時間
前年王者のGTNETが連覇を飾るという結果となったが
彼らが相手にしていたのは戦闘力に勝るチーム
ハプニングを乗り越えて勝利を手にできた要因は何だったのだろう

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／田村 弥（Wataru Tamura）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

2回目の開催となる「富士SUPER TEC 24時間レース」で、星野一樹をエースとし、ジェントルマンの浜野彰彦と若手の藤波清斗、そして助っ人に平峰一貴を加えたGTNET GT3 GT・Rが、連覇を果たすこととなった。リザルトだけ見れば2位に27周差という圧勝ながら、その過程はまさに茨の道だった。

彼らの前に立ちはだかったタイロクレーシングGT・R GT3はMY18、すなわち最新型で、星野らが駆るのは同じGT・R GT3であってもMY15。その差は両方の開発に携わり、なおかつ今季もスーパーGTでMY18を走らせている星野だけに、誰より深く知るところ。さらに相手はレギュラーの強力なラインアップに、あの本山哲を加えてきた。星野にしてみれば、脅威以外の何物でもなかったはずだ。

実際、予選ではタイロクレーシングのハリソン・ニューウェイが軽々と1分38秒321を叩き出したのに対し、星野は必死に攻めても38秒569にとどまっていた。星野は昨年の記録を1秒も短縮するほどマシンの性能を引き出したが、ライバルはその先をゆうゆうと行った。ちなみに「スーパーGTなら35秒台が……」と思うかもしれないが、GTはコンペティションを戦い抜くタイヤで、かたやスーパー耐久は耐久用のワンメイクタイヤだ。グリップの差は比べるまでもない。

決勝のスタートは星野が担当。タイロク レーシングもそれを意識してか、本山をあててきた。「本山先輩と同じ



W.Tamura



今年の富士24時間には３台のニッサンGT-R GT3が参戦したが、そのうち唯一最新モデルを投入したのがTAIROKU RACINGだった。彼らは戦闘力に勝るマシンに加え、生ける伝説 本山哲も投入し、必勝体制で富士に乗り込んできたが、ギヤボックストラブルが発生。世界的に見ても、GT-R GT3のギヤボックストラブルは珍しい部類だ。GT3は24時間レースを完走できることを前提に設計されているため、今回は不運だったと言うほかない。

クルマで戦えるのが楽しみ。できれば同じスティントで」とかねてから語っていた星野ながら、実際にその機会が訪れると「着いていけないでしょうね」と本音をポロリ。本山も対決に応じはしたが、それはスタートからの1周のみ。バトルを楽しみたい気持ちもあったろうが、そこは〝フォア・ザ・チーム〟。チームメイトを楽にするため、少しでもリードを築く必要がある。結果として第1スティントだけで、2台にはほぼ15秒の差がついた。

ところが、タイロク レーシングには序盤にアクシデントが相次いだこともあったが、何よりGTNETにはドライバーにも、メカニックにもミスがなく、総合トップの座は譲っても一度も周回遅れにはならなかった――いや、正確には一度だけ、メカニックにミスがあった。間もなく4時間を経過しようというころ、3度目のルーティンストップ時だった。

タイヤ交換の際、左フロントのホイールナットが脱落し、ピットロードを転がっていってしまったのだ。その時、スペアを持っていなかったのかは定かでないが、メカニックは転がるナットを追いかけ全力疾走。ファストピットレーンまで達するも、ナットをつかんだ彼は再び全力疾走の後、何事もなかったかのようにそれを締め直した。

そのメカニックを、星野らドライバーは笑顔で迎え入れた。

「あれで緊張がほぐれました。『大丈夫、大丈夫。まだレースは長いんだから』って。不思議と『何やってんだ！』ってならなかったのは、チームでいつも励まし合いながら戦ってきたからなんじゃないでしょうか」

星野は後に、そう語っている。このハプニングは奇しくも、GTNETが持ち前とするチームの一体感をさらに増強することとなった。

タイロク レーシングの立場からすれば、優勝経験のあるチームが余裕たっぷりにかまえているのだ。戦闘力に差があるにもかかわらず思うように引き離せない状況のなか、逆に追い詰められていったタイロク レーシングには、残り2時間を切ったころに駆動系トラブルが発生。これで勝負は決した。

「わざと自分たちにプレッシャーをかける意味で、24時間は絶対に連覇するんだと言い聞かせて、言葉にも発してきた。スピードでは絶対に敵わなかったはずなのに、本当に勝てたんだからすごいことですよね！」と、荒ぶる口調で語った星野。24時間レースは、速さだけで勝てないことを実証した。

T.Ogasawara





K.Masuda

（左）昨年は１台のみだったST-Zクラスだが、今年は３台に増加。このクラスは２号車KTMクロスボウと３号車メルセデスAMGのマッチレースとなったが、２号車はトラブルでレースを終えた。（下）ST-3クラスを制した34号車RC350。トラブルらしいトラブルと言えば、レース前半にABS周りのの突発的なエラーが原因で喫したスピンのみだった。



K.Masuda

苦節2年あまり、ようやく登った最上段

カメでは勝てない状況でも前を追わないという選択

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）

「3年目でやっと勝てたな」と、ST-TCRクラス優勝を飾ったTeam DreamDriveの竹田直人が感慨深げに語った。同チームはこのクラスが設立された当初から参戦を継続し、PP、FL、表彰台を獲得してきた。唯一クラス優勝だけはゼロだったが、ついに待望の初勝利を手にした。

しかし、その道程は楽なものではなかった。1周目のAコーナーで他車と接触し、スピン。これで足回りのバランスが崩れると、レース後半からはギヤボックスにもトラブルが発生。さらに、KCMGの501号車シビックTCRが「異次元のペース」でリードを広げる時間帯もあった。

しかしチームには焦りはなく、「追おうとは思わなかった」（白坂卓也）という。BoPがホンダ勢に有利に働いたため、コース上で無理に戦おうとは考えず、事前に設定したペースで走行。その甲斐あって、レースペースは昨年比で1秒以上速くなったことも影響し、ライバルが倒れていくなか、DreamDriveの45号車RS3は致命傷を負うことなく、周回を重ねていった。この点について白坂は「これまで『壊れる』という部分で泣いてきたので、ある程度の限界値を知っていたのは大きかった」と説明。さらにアンカーを務めた田ヶ原章蔵は「去年はゆっくり走っていれば周りが消えていった。でも今年はカメに徹したところで絶対に勝てないことは分かっていた。それなりのペースで走りながら、抑えるところは抑えた」と作戦どおりの勝利だったことを明かした。

「これまではチグハグなレースが多かったけど、今日はすべての歯車がピタッと噛み合った。クルマの歯車はいくつかなくなったけど（笑）」

2017年開幕戦もてぎから苦節2年余り。勝利の女神は富士で待っていた。

T.Ogasawara



（上）スタート直後の接触については「24時間のレースが、まさかの3コーナーで終わるところだった」と3人は笑ってコメント。さらに「あれで逆にリラックスできたかもしれない」と田ヶ原は振り返った。（下）一方、ホンダ勢はKCMGをはじめ速さを見せていたが、今大会ではトラブルが多発。速さがアダになったか？



T.Ogasawara

"S耐クラシック"のエキシビジョンレースが富士で開催

当時の人が、当時のクルマで、みんなに手をふる

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）

S耐が新たな挑戦を実行に移した。その名も『スーパー耐久 ピレリ・クラシックチャレンジ』。来年に始動予定の"S耐クラシック"のエキシビジョンレースが富士で開催された。

今回のクラス編成はかつてシリーズで走っていた競技車両などが属する『S耐＆レーシングカークラシック』と市販の国産＆輸入車が属する『ネオクラシック』のふたつ。前者にはS耐TVの解説でおなじみの福山英朗氏も参戦し、1996年に砂子塾長とともにドライブしたFUJITSUBOスカイラインGT-Rのステアリングを握った。

福山氏は「チャンピオンを獲ったこともあって、僕のキャリアを彩ったメモリアルカーの一台ですね」と目を細める。現役を退いて久しいクルマのため、当時の6割程度のパフォーマンスだったというが、さまざまな思いや記憶が去来した。「ピットから出るときにエンストしちゃったんですよ。実は当時よりクラッチがつながる位置が奥になっていたんです。逆に言うと、当時のリズムを、まだ頭と身体が覚えているんですね」。

「当時のマシンっていまと比べると未完成なものでした。一度エンジンをかけそこなったら、二度と始動しないなんてこともありましたしね。すぐに壊れてしまうし、速く走らせるには技術がいる。作るにしても走るにしても、創意工夫の塊だったんです。今日乗って『あぁ、レーシングカーってこうだったなぁ』と思い出しました」

今後参加者が増えるという噂のS耐クラシックだが、福山氏は「速さを競う場にはなってほしくない」と語る。「当時の人が当時のクルマに乗って、みんなに手を振る。そんな牧歌的な雰囲気を残しつつ、盛り上がってほしい」。S耐にはそんな思いを汲み、育んでいける土壌が整っている。



OLLIE/ORIHARA

福山氏と砂子塾長が走らせたFUJITUBO GT-R。比較的新しいクルマとはいえ、当時の性能に復帰させるのは難しかったという。



OLLIE/ORIHARA

影山正彦＆正美は、兄弟そろってレイトンハウスサニーをドライブ。後半にはランデブー走行を披露した。



T.Ogasawara

MORIZOことトヨタの豊田章男社長は、息子の豊田大輔とトヨタ・アルテッツァをシェア。同氏は開始前にはトヨタ2000GTにも搭乗。

Photo : OLLIE/ORIHARA ／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

2019 ピレリ スーパー耐久シリーズ 第3戦 富士24時間 クラス別リザルト

2019年6月1～2日　天候：曇り／路面：ドライ

Pos.	No.	Car	Team	Drivers	Lap	Total Time
ST-X Class						
1	1	GTNET GT3 GT-R	GTNET MOTOR SPORTS	浜野 彰彦／星野 一樹／藤波 清斗／平峰 一貴	801	24:00'57"374
2	9	MP Racing GT-R	MP Racing	JOE SHINDO／柴田 優作／富田 竜一郎／高田 匠／影山 正美／上村 優太	774	24:02'05"823
3	300	TAIROKU RACING GT-R GT3	TAIROKU RACING	山口 大陸／Harrison Newey／本山 哲／高木 真一／Nicolas Costa	761	24:01'14"833
DNF	83	X WORKS R8	X Works	TSE Ka Hing／SHINYA SEAN MICHIMI／Shaun Thong／Marchy Lee／TANG Philip	554	22:30'13"208
ST-Z Class						
1	3	ENDLESS AMG GT4	ENDLESS SPORTS	内田 優大／山内 英輝／高橋 翼／山田 真之亮	742	24:02'17"990
2	51	Diamango Cayman	BEND	石原 将光／坂本 祐也／池田 大祐／余郷 敦／福田 幸平	721	24:02'27"504
DNF	2	ケーズフロンティア SYNTIUM KTM	KTMカーズジャパン	飯田 太陽／小林 崇志／加藤 寛規／濱口 弘／高橋 一穂	190	6:06'57"390
ST-TCR Class						
1	45	BRIN・NAUB RS3 LMS	Team DreamDrive	竹田 直人／白坂 卓也／田ヶ原 章蔵	731	24:01'43"708
2	10	IDI GOLF GTI TCR	Adenau	Philippe Devesa／密山 祥吾／Jake Parsons／脇阪 寿一	728	24:02'28"395
3	108	冴えカノfineレーシングwithRFC	RFCレーシング	ふじい じゅん／大野 尊久／鈴木 利男／荒 聖治	718	24:01'47"206
4	65	Phenomen Mars Audi RS3 LMS	Audi Team Mars	岡島 秀章／加藤 正将／下山 征人／今村 大輔／松井 猛敏	691	24:01'33"500
5	22	WAIMARAMA KIZUNA Audi RS3 LMS	WAIMARAMA KIZUNA RACING TEAM	堀 主知 ロバート／千代勝正／安田裕信／Lee Junwoo／KIZUNA／山野 直也	691	24:01'59"261
6	19	BRP★Audi Mie RS3 LMS	バースレーシングプロジェクト【BRP】	太田 佑弥／松本 武士／篠原 拓朗／奥村 浩一	674	24:01'22"927
7	501	KCMG Annika CIVIC TCR	KCMG	Paul IP ／Josh Burdon／Matthew Howson／Atilla TASSI	563	24:02'03"347
8	75	AZIMUTH CIVIC TCR	Team Noah	塚田 利郎／蘇武 喜和／芳賀 邦行／松本 和之／清瀧 雄二／西村 元希	555	24:02'03"506
DNF	97	Modulo CIVIC	Modulo Racing with DOME	植松 忠雄／中野信治／大津 弘樹／野尻 智紀／遠藤 光博	273	8:56'39"584
ST-1 Class						
1	47	D'station Porsche	D'station Racing	星野 辰也／織戸 学／近藤 翼／小林 賢二／濱 賢二	733	24:01'52"661
ST-2 Class						
1	59	DAMD MOTUL ED WRX STI	TOWAINTEC Racing	大澤 学／後藤 比東至／井口 卓人／石坂 瑞基	698	24:02'18"913
2	7	新菱オート☆NeoGlobe☆DXLエボX	シンリョウレーシングチーム	成澤 正人／岡崎 善衛／安斎 景介／面野 一／今井 慎吾	678	24:02'04"201
3	6	新菱オート☆DIXCELエボX	シンリョウレーシングチーム	冨桝 朋広／菊地 靖／大橋 正澄／八巻 渉／藤井 芳樹	621	24:02'04"504
4	17	DXLアラゴスタNOPROアクセラSKY-D	TEAM NOPRO	野上 達也／谷川 達也／大谷 飛雄／澤 圭太／野上 敏彦	619	24:01'17"027
ST-3 Class						
1	34	TECHNO FIRST RC350	TECHNO FIRST	手塚 祐弥／大草 りき／前嶋 秀司／大西 隆生	720	24:02'14"118
2	39	5ZIGEN ADVICS RC350 TWS TRACY	TRACY SPORTS	下垣 和也／大島 和也／近藤 説秀／伊藤 裕仁／廣島 嵩真	709	24:01'00"947
3	38	ADVICS muta racing RC 350TWS	TRACY SPORTS	堀田 誠／阪口 良平／堤 優威／新田 守男	675	24:01'00"117
4	68	埼玉トヨペット Green Brave GR SPORT マークX	埼玉トヨペット Green Brave	服部 尚貴／脇阪 薫一／吉田 広樹／平沼 貴之／番場 琢	662	24:02'39"072
5	15	岡部自動車Z34	OKABEJIDOSHA motorsport	長島 正明／小松 一臣／甲野 正哉／たしろ じゅん／古谷 直広	657	24:02'59"986
6	14	HIRIX☆YAIMA☆Z34	OKABEJIDOSHA motorsport	山﨑 学／安宅 光徳／伊橋 勲／勝亦 勇雅／田畑 勇／輿水 敏明	650	24:03'00"213
DNF	62	DENSO Le Beausset RC350	Le Beausset Motorsports	嵯峨 宏紀／山下 健太／小河 諒／平川 亮／平木湧也	28	53'44"501
ST-4 Class						
1	86	TOM'S SPIRIT 86	TOM'S SPIRIT	坪井 翔／中山 雄一／松井 孝允／佐藤 公哉	696	24:02'44"204
2	13	ENDLESS・86	ENDLESS SPORTS	中山 友貴／宮田 莉朋／蒲生 尚弥／菅波 冬悟	693	24:01'19"338
3	884	林テレンプ SHADE RACING 86	林テレンプ SHADE RACING	平中克幸／国本雄資／HIRO HAYASHI／石川 京侍	674	24:02'34"502
4	5	5ZIGEN ADVICS SPV 86	TRACY SPORTS SPV Racing	山本 謙吾／Kenny Lee Wan Yuen／Tang Tien Foo Roy／山田 遼／三島 優輝／鵜飼 龍太	654	24:01'18"021
5	104	ROOKIE RACING 86	ROOKIE RACING	豊田 大輔／佐々木 雅弘／大嶋 和也／石浦 宏明／小倉 康宏／MORIZO	653	24:02'34"523
6	116	アルカディア号PRINCE★WS★S2000	ｷｬﾌﾟﾃﾝﾊｰﾛｯｸ・ﾚｰｼﾝｸﾞﾁｰﾑ	大塚 隆一郎／吉田 靖之／仙波 王仁／首藤 哲也／赤星 陽太郎／小串 康博	636	24:03'07"108
7	28	T's CONCEPT 86	T's CONCEPT	東 徹次郎／DAISUKE／小高 一斗／河野 駿佑／ハマダ タカアキ／森山 鉄也	633	24:02'34"538
8	310	GR Garage 水戸インター GR86	C.S.I Racing	久保 凜太郎／細川 慎弥／山口 礼／鈴木 宏和／根本 悠生	630	24:01'30"415
9	18	Weds Sport 86	浅野レーシングサービス	浅野 武夫／井上 雅貴／藤原 大暉／芝 叔和／西村 和則／妹尾 智充	587	24:02'21"808
10	8	WAKO'S TRUST 渡邊建設 field WM HPI Vitz	アプロスレーシング	吉岡 一成／東 貴史／松尾 充晃／上松 淳一／横尾 優一／西澤 嗣哲	545	24:01'13"138
ST-5 Class						
1	88	村上モータースMAZDAロードスター	村上モータース	村上博幸／雨宮 恵司／中島 保典／山谷 直樹／近藤 善嗣	634	24:01'56"443
2	69	J'S RACING☆FIT	J'S RACING	梅本 淳一／窪田 俊浩／梅田 真祐／Najiy Ayyad／Ifwat Razak／成尾 悟史	632	24:02'51"056
3	168	冴えカノレーシングwith RFC	RFCレーシング	谷岡 力／霜野 誠友／大崎 達也／猪股 京介	631	24:01'46"893
4	4	THE BRIDE FIT	チーム BRIDE	見並秀文／黒須 聡一／カルロス 本田／伊藤 裕士／いとう りな／佐藤 駿介	629	24:02'20"213
5	70	J'S RACING☆FIT	J'S RACING	藺牟田 政治／植田 正幸／久保田 英夫／高橋 宏和／MC Hirata	629	24:02'51"124
6	50	LOVE DRIVE RACING ロードスター	LOVE DRIVE RACING	岩岡 万梨恵／小松 寛子／加藤 沙也香／藤井 順子／仲村 理香／熊下 愛香	622	24:01'24"676
7	37	DXLワコーズNOPROデミオSKY-D	TEAM NOPRO	井尻 薫／辻 かずんど／藤原 能成／加藤 芳皓／山本 浩朗／関 豊	569	24:01'17"243
DNF	101	ヒロマツ デミオ	HM Racers	吉田綜一郎／佐々木 孝太／KENBOW／檜井 保孝／小山 佳延	584	23:57'09"672
DNF	66	odula Idia ROADSTER	OVER DRIVE	橋本 陸／筒井 克彦／金森 成奏／西山 隆／井出 靖司／武地 孝幸	571	22:06'28"999
DNF	78	LOVE DRIVE RACING ロードスター	LOVE DRIVERACING	田中 良平／山西 康司／大崎 悠悟／木村 貴洋／加藤 与哉	569	22:23'09"510

チーム代表が明かす“前例ゼロ・コラボ”の根拠

ヨーロッパ式勝負の哲学。

スーパーフォーミュラ参戦3年目に入ったB-Maxレーシング
彼らは今季、パートナーに欧州の強豪を迎えた
RED BULLとGOLDEX株式会社という大手企業のスポンサードも得て
技術面と資金面を大幅に強化し、ドライバーラインアップも一新
新生「B-Max Racing Team with motopark」の挑戦——
国内外のチーム同士による協働という、史上初の試みの背景に迫る

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）　Photo : 田村 弥（Wataru Tamura）

今シーズンの全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）では、新シャシーSF19の投入以外に大きな動きがあった。それがB・Maxレーシングとヨーロッパのトップランナー、モトパークのコラボレーションだ。

「17年のマカオGPに参戦した際、規則の違いで自前のパーツが使えず困っていたときに、同じフォルクスワーゲンエンジンを使っていたモトパークに助けられ、そこから親交が生まれました。その後『19年からSFは車体が変わってレースが一新されるそうだけど、一緒にできないか？』という話になったのです」とB・Maxの代表、組田龍司氏はきっかけを語る。

「彼らはレッドブルのチーム。レッドブルは17年にSFで（ピエール）ガスリーを走らせて成功しました。SFでの育成をより積極的に進めたいと考え、そのためには日本のチームと組むのがいいだろうとリサーチをしていたそうです。我々はF3でこそ実績があるけれど、SFでは今年で3年目のビリのチーム。ポイントを獲ったこともなければ、Q3進出すらしたこともないチーム。本当に我々でいいのか？　と思いました。でも彼らは技術力に自信を持っていて、クルマが変わるタイミングであれば、B・Maxと日本のレースで戦えると考えたのでしょう」

こうして国内チームが欧州のトップチームと密接な協働体制でSFを戦うことになった。このコラボ最大の課題



B-Maxは今季から２台体制にシフト。レッドブルカラーをまとった50号車をレッドブルジュニアドライバーのルーカス・アウアーが駆る。24歳のアウアーは2014年のマカオGPで２位に入っているほか、昨季まで参戦していたDTMでもポールポジション、優勝ともに経験するなど速さを見せており、SFでも開幕戦鈴鹿でB-Maxにチーム初のポイントをもたらした。一方、白を基調とした51号車には、弱冠20歳のハリソン・ニューウェイが乗り込む。16〜17年にFIA F3ヨーロピアン選手権に参戦したほか、アジアン・ル・マン・シリーズでは2017-18シーズンの王者となった。なお、P57の表は17年以降の開幕２戦の成績をまとめたもの。今季の開幕戦鈴鹿、第２戦オートポリスは荒れたレースとなったが、チームの成績は過去と比べて上向いていることは間違いない。

は、両チームがどういう棲み分けをするかという点にあったが、組田氏はあえて、モトパークの下にB・Maxがつく形で活動することを決断した。

「クルマが変わるタイミングでモトパークと組めば、何十年もかけてノウハウを築いてきた国内トップチームに一気に追いつき、飛び越してしまうことができる、そういうチャンスだと思いました。だから、協働するにあたり条件をつけたのです。技術的な財産を我々に残してくれ、やっていることはすべてオープンにしてくれ、我々に秘密を持たないでくれ、と。その代わりプライドは全部捨てようと決めました」

　これまでB・Maxを育ててきた内部のエンジニアやメカニックには『なぜモトパークの指示で働かなければならないのか』と反発もあったという。

「他人の言うとおりに仕事をしろというのは失礼な話。他の日本チームには長年積み重ねてきたプライドがありますから、欧州チームの下につくことはできないでしょう。モトパークが我々を選んだ理由のひとつはそこにあったかもしれません。当然、我々の内部にもそういう空気はありました。国内関係者の皆さんからも『絶対にうまくいかない』と言われました。そういう課題を全部解決できているわけではありませんが、内容はともかく、開幕から2戦終わった段階で、これまでの2年間で実現しなかったポイント獲得を果たしました。それがすべてだとチームを説得し、彼らを信じて我々はついていくつもりです」

　一方で、モトパークは組田氏が提示した条件を守っているのだろうか。また、B・Maxは学ぶべきことを学び取れているのだろうか。そう聞くと、組田氏は自信を持ってうなずいた。

「約束どおり彼らは我々に非常にオープンです。ただし外部に対してはすごく厳しい。ピットに出入りする人物ひとりひとりを『あの人は誰？』とチェックしますし、顔写真がついたスタッフの配置マップを作り、どういう人物かを確認しています。エンジニアリングのコアな部分は、チーム内でも特定の人間にしか絶対に見せません」

　技術面の機密保持だけではなく、戦う姿勢にも見習うべき点は多いという。

「レースは勝負なんだという考え方は日本人とは全然違います。いつも同じ場所で顔見知りとレースをしているという関係ではない。『我々は友だちを作りに来たのではない。レースをしに来たんだ。だから周囲と仲良くする気は一切ない』と言い切っています」

　しかし国内チームとしてのB・Maxを率いる組田氏は本場ヨーロッパの戦い方を吸収しながらバランスをとることも忘れない。

「我々の主戦場は日本なので、日本のレース界の良さを全部捨てて彼らに合わせるのは不可能。『SFはあくまでもB・Maxのレースでモトパークのレースではない、我々が勝つために君たちを呼んだんだ』と主張していきます。モトパークもそれは分かってくれています。このコラボレーションがうまく機能すれば、将来、日本の若い子にF1への近道を提供することができるようになるかなと思っています」



組田龍司

レーシングドライバー兼B-Maxレーシングチームオーナー。ドライバーとしては『DRAGON』の名で活動しており、今季も全日本F3選手権のほか、FIA公認のF3地域選手権のひとつF3アジアン選手権にも参戦している。独立系チームとして世界一を狙うのは変わらないが、今季からはモトパークとともに日本の頂点を目指すと明言。

B-Max Racing 直近3年間における開幕2ラウンドの成績

年（ドライバー）	開幕戦	第2戦
2017年（小暮卓史）	予選:19番手／決勝:15位	R1 予選:18番手／決勝:18位 R2 予選:18番手／決勝:15位
2018年（千代勝正）	予選:17番手／決勝:14位	予選:14番手／決勝:中止
2019年 （L.アウアー／H.ニューウェイ）	#50 予選:11番手／決勝:7位 #51 予選:17番手／決勝:DNF	#50 予選:5番手／決勝:11位 #51 予選:-／決勝:17位

インタビュー

中野信治

SUPER FORMULA

FIA F2/FIA F3

JAPAN WORLD



20年ぶりのF1パドックで感じた “世界のいま”と“日本の実力”

日本人ドライバーはなぜ欧州で苦しむか？

ここ数年、日本の有望な若手が次々にヨーロッパへ送り込まれている。国内で評価されていた彼らが速くないはずはない。にもかかわらず、欧州で突き抜けるところまではいってない。この永遠のテーマについて、元F1ドライバーの中野信治氏に聞いた。

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
Sutton (pro.sutton-images.com)

日本人として初めて世界3大レース（F1モナコGP、インディ500、ル・マン24時間）に出場した経験を持つ中野信治。最近では2017年から国内のスーパー耐久TCRクラスに参戦し、昨年、同クラスを制覇した。いまだドライバーとして活動を続けている一方、今年はスーパーGT／スーパーフォーミュラでチーム無限の監督を務め、新生・鈴鹿サーキットレーシングスクール（SRS）のバイス・プリンシパルにも就任し、佐藤琢磨校長とともに世界を目指す日本人ドライバーの育成に取り組んでいる。

その中野信治が、F1スペインGPの現場を訪れた。週末のバルセロナではFIA F2とFIA F3も併催されるため、ヨーロッパで戦う若手日本人ドライバーの戦いぶりを見るには絶好のタイミングだった。

※　※　※

――F1に来たのはいつ以来ですか。

「直近は昨年の日本GPですが、欧州のグランプリという意味でいうと、テストドライバーをやっていた99年が最後かな。20年ぶりですね（笑）」

――久々の現場はどうでしたか。

「変わった部分と、懐かしく感じる部分の両方がありました。ル・マンに行っているのでヨーロッパ独特の空気感に接する機会はありますが、やっぱりグランプリにはグランプリ独特の匂いがある。そこが懐かしかったですね」

――F2をご覧になった感想は？

「ヨーロッパには世界中からドライバーが集まってくるわけですから、レベルが低いわけはない。こういうカテゴリーですから、年によって若干レベルが上下することはありますけど、F1直下のカテゴリーとしては機能していると思います」

――中野さんは今年からチーム監督という立場でスーパーフォーミュラ（SF）に携わっていますが、F2との違いをどう見ていますか。

「SFとF2は使っている道具も違えば、戦い方も違う。ウチのチーム（無限15号車）のダン（ダニエル・ティクトゥム）からも日本とヨーロッパの違いを聞いたりして、それぞれの特徴を理解しているつもりです。そういう話を総合して思うのは、SFとF2では『学べる内容が違う』ということ。だからこそ、日本のSFだけでは足りないし、逆にF2だけでなくSFも経験したほうがドライバーにとってよりプラスになるのは間違いない」

――『学べる内容の違い』とは具体的にどのようなことでしょう？

「SFはマシンがよくできていて、タイヤの性能も優秀。加えて日本のレーストラックは路面のμ（ミュー：摩擦係数）が高いですから、より高い次元のコーナリングスピードを経験できる。スピード感覚を養って、細かくセットアップを煮詰めていく方法論を学ぶ場として日本のSFは最適です。

ただ『純粋な戦い』という意味では、

N.Mitsuhashi

ヨーロッパのF2が有効だと思っています。向こうはセットアップの決め方、週末の流れのスピード感などを養うのに適している。日本ではある程度のデータがあらかじめ揃っていて、そのなかから〝もうひとつ先〟に行くことが求められる。対して、欧州は限られた時間のなかでパパッとセットアップを決めて、あとはドライバーがなんとかするしかない。どちらがいい、悪いという話ではなく、そうした中身・内容の違いです」

——GP2／F2で強かったマルケロフが今年はSFで苦しんでいます。

「いろいろな理由があると思います。タイヤの使い方だったり、スピード感覚だったり。そういうものの使い方、感じ方がSFとF2ではまったく違うんですね。僕はテストのときからコースサイドに見に行ってますけど、マルケロフはまだSFの走らせ方に対応しきれていないように思える。昨年までのGP2／F2を見ていれば分かりますが、彼が速くて強いドライバーであることは間違いない。単にSFに合わせ込むことができていないだけで、そういう意味では少し不器用なのかもしれない。あのレベルになると速くて当たり前で、あとは器用さの問題。その点、ストフェル（バンドーン）や（ピエール）ガスリーは習熟スピードが早く器用なドライバーなのでしょう」

——タイヤの違いも、よく取り沙汰されます。日本の環境では摩擦円が〝真ん丸〟に近いのに対して、F2やF3になると縦が強く、横が弱い〝ラグビーボール〟のようなイメージだと。

「こればかりは自分で乗ってみないと正確なことは言えません。あくまでも外から見ている感じや聞いた話からすると、たしかにF2は横方向が弱い。日本の場合はリヤスタビリティが高くて、そのクルマをオーバーグリップのなかで速く走らせていくイメージ。向こうはリヤが軽い（スタビリティの低い）クルマを、ドライバーがコントロールしていかなければならない。リヤの不安定なクルマを、ドライバーがアクセル／ブレーキ、ステアリング操作でバランスさせて走るイメージです。

欧州では「強さ」を養える

それぞれで運転の仕方が違います。両方とも非常に難しいと思います」

——道具や環境に合わせて運転を変えることは難しいと。

「ドライバーも人間ですから、それぞれにクセがあります。運転を変えるといっても、そう簡単なことではない。右利きの人は、これまで何十年も右手でお箸を使ってきたわけで、ヨーロッパに行って急に『はい、今日から左手でお箸を持ちなさい』と言われてもすぐにはできない。たとえて言うなら、そういうことで、そこに時間を要するわけです。慣れのスピードもそれぞれ違って、器用な人は早くマスターできるけど、不器用な人は時間がかかってしまうという差が出ます。ただし、レースは道具を使うスポーツで、自分の不器用な部分をある程度までならモノで補うことができる。そのためにはクルマのことをきちんと理解していなければならないし、それを的確に伝えるコミュニケーション能力も必要。もちろん、言葉は英語が基本です。そうした積み重ねで少しずつ差が生まれてくるのだと思います」

——昨年まで欧州で走っていた牧野任祐と福住仁嶺が、今年は国内で素晴らしい走りを見せています。

「日本にいた彼らが欧州で学んで、いまは国内でいいパフォーマンスを見せている。これについて僕は驚いてなくて〝普通〟だと思っています。日本では学べなかった走らせ方を勉強してきて運転の幅が広がった。きっといまの彼らは『グリップするし、後ろもあるし、こんなに乗りやすくていいの？』って感じていると思います。もともと日本でスピードを認められて欧州に行っているわけで、その彼らが日本に帰ってきて速いのは当然のこと。〝ただ速く走る〟だけではなく〝速く走らせるためには何が必要か〟を学んだはずなので、それを忘れずに日本での戦いを続けてほしい」

——彼らが再び世界で戦うチャンスはありますか。

「それは本人次第です。本人の強い気持ちがあれば、海外での経験を活かして、日本でさらなる進化を遂げること

松下はリザルトほどは悪くない 中高速コースをどう戦うが課題



M.Atsuta



M.Atsuta



M.Atsuta

Sutton

バルセロナの松下は、レース１で左フロントタイヤの摩耗に苦しみ、レース２では火災に見舞われた（右下）が、これを中野信治はどう見たか。「レース２はああいう結果でしたが、チームメイトのタイム推移を見る限り、レース１の問題をある程度解決できたように見えました。レース１であのような問題が起きたときには、クルマ側と運転側の両方に原因があると考えるべきですが、ノブはそこをよく理解している。見た感じではカーリンのクルマは路面のμが低くて、旋回速度の低いコースに合っていそう（右中／左下：モナコレース１で2位）。これから気温が暑くなるなか、中高速コースでどれだけ戦えるかが課題でしょう」。

ができると僕は思っています。もちろん、日本の競争は激しいですが、レースだから激しいのは当たり前。自分がいま上の順位を走れていることに満足せず『世界に行くには、この場でダントツの速さを見せないとならない。周りがほっとかないくらいにならないとダメだ』と思えているかどうか。そう考えていたら、とてもじゃないけど現状を楽しむ余裕はないはずです」

――新生SRSのバイス・プリンシパルとして、日本人のグランプリウイナーを輩出できると思いますか。

「もちろんやるからには、ひとりでも多く輩出したい。そのために琢磨と一緒にカリキュラムを変化させ、新たな要素を盛り込んでいく。それはすべて『世界と戦うために必要なこと』を念頭に置いたものです。グランプリウイナーが出てきてくれないと困りますし、出てきてくれると信じてます。やれると思います」



M.Atsuta

category

トップチームではないが「おもしろい」チーム内で最速の角田に求められること

team

name

Jenzer Motorsport 角田裕毅



M.Atsuta

スイスに本拠地を構える「イェンサー」からFIA F3に参戦する角田。中野信治はこの体制を「おもしろい」と語る。「チームがウェルカムな雰囲気を出してくれているので、初めてヨーロッパでレースを戦う環境としてはいいと思います。チームの実力はトップチームに比べると足りない部分があるのは事実ですが、角田がそこをどう引き上げていくか。チームでもっとも速い彼の責任であり、そういう立場の仕事を学べる環境にあります。焦る必要はないので、しっかり学んでほしい」。



M.Atsuta

日本では「速さ」を、

name

team

Carlin Buzz Racing Teppei NATORI

category

FIA F3

名門カーリンで苦しむ名取後半までにどれだけ成長できるか

M.Atsuta

４輪の経験が少なく、コミュニケーションでも苦しんでいる名取について、中野信治は「後半が勝負」という。「欧州でのレースも、言葉の問題もまだ課題は多い。でも、それは恥ずかしいことではなくて、誰もが最初はそう。大切なのは、ここからどれだけ自分自身が勉強していくか。彼の場合はいろいろなことを一歩一歩覚えていって、最後に逆転するくらいのイメージでいい。『なんだ鉄平。シーズンの最後はきちんとまとめてきたな』というようなストーリを描ければいいでしょう」。

M.Atsuta







N.Mitsuhashi

史

Year	Category	Team	Results
1996	レーシングカートデビュー	–	–
1997	GKT榛名シリーズ	–	SOPクラスチャンピオン
1998	GKT榛名シリーズ	–	FR2クラスチャンピオン
	SL榛名シリーズ	–	FR2クラスチャンピオン
1999	筑波FJ1600選手権	–	–
2000	フォーミュラ・トヨタ	–	シリーズ5位
2001	全日本F3選手権	ナウ・モータースポーツ	シリーズ11位
2002	全日本F3選手権	無限×童夢プロジェクト	シリーズチャンピオン／11勝
	マカオグランプリ		3位
	コリアスーパープリ		2位
2003	Formula NIPPON	PIAA NAKAJIMA	シリーズ10位
2004	Formula NIPPON	PIAA NAKAJIMA	シリーズ7位／1勝

小暮卓

GT300 "ROOKIE" DRIVER INTERVIEW

変わらない、緊張感。

「頭をよぎった引退」と「GT300の新たな楽しみ」

昨季まで、ホンダのドライバーとして国内トップカテゴリーを駆け続けてきた小暮卓史
しかし、今季に向けたホンダのスーパーGT参戦体制発表の場で、小暮の名前が呼ばれることはなかった──
引退も覚悟した小暮は「本当の息抜き」を体感する。そして心機一転、今季はJLOCからGT300に"ルーキー"として参戦
クラスは違えど「同じようなプレッシャーを感じている」という

Text : 高藤昌洋（Masahiro Takato）
Photo : 三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）

Takashi KOGURE

1980年8月1日生まれ。群馬県出身。2002年からホンダの"プロ"ドライバーとなり、その年に全日本F3選手権を制覇。翌年からはフォーミュラ・ニッポン、そして05年からスーパーGTのGT500クラスに参戦を開始し、第一線で17年間戦い続けてきた。10年にはGT500のチャンピオンを獲得。また、08年1月には前年の戦績が認められF1合同テストに参加している。

2005	Formula NIPPON	PIAA NAKAJIMA	▼シリーズ5位／PP1回
	SUPER GT GT500	Team Honda Racing	▼シリーズ10位
2006	Formula NIPPON	ARTA	▼シリーズ12位／PP5回
	SUPER GT GT500	Team Honda Racing	▼シリーズ3位／1勝・PP2回
2007	Formula NIPPON	PIAA NAKAJIMA	▼シリーズ3位／3勝・PP4回
	SUPER GT GT500	Team Honda Racing	▼シリーズ4位／1勝・PP5回
2008	Formula NIPPON	PIAA NAKAJIMA	▼シリーズ5位
	SUPER GT GT500	Team Honda Racing	▼シリーズ6位／1勝・PP2回
2009	Formula NIPPON	NAKAJIMA RACING	▼シリーズ4位／2勝・PP3回
	SUPER GT GT500	TEAM YOSHIKI & 童夢PROJECT	▼シリーズ6位
2010	Formula NIPPON	NAKAJIMA RACING	▼シリーズ4位／1勝・PP2回
	SUPER GT GT500	ウイダーホンダレーシング	▼シリーズチャンピオン／1勝・PP2回
2011	Formula NIPPON	NAKAJIMA RACING	▼シリーズ7位
	SUPER GT GT500	ウイダーホンダレーシング	▼シリーズ3位／2勝・PP1回
2012	Formula NIPPON	NAKAJIMA RACING	▼シリーズ10位
	SUPER GT GT500	ウイダーホンダレーシング	▼シリーズ6位／1勝・PP1回
2013	SUPER FORMULA	NAKAJIMA RACING	▼シリーズ8位
	SUPER GT GT500	TEAM KUNIMITSU	▼シリーズ10位／1勝
2014	SUPER FORMULA	NAKAJIMA RACING	▼ー
	SUPER GT GT500	TEAM KUNIMITSU	▼シリーズ14位
2015	SUPER FORMULA	DRAGO CORSE	▼シリーズ15位
	SUPER GT GT500	Drago Modulo Honda Racing	▼シリーズ12位
2016	SUPER FORMULA	DRAGO CORSE	▼シリーズ13位
	SUPER GT GT500	KEIHIN REAL RACING	▼シリーズ11位
2017	SUPER FORMULA	B-Max Racing team	▼ー
	SUPER GT GT500	KEIHIN REAL RACING	▼シリーズ10位
2018	SUPER GT GT500	KEIHIN REAL RACING	▼シリーズ7位／1勝
2019	SUPER GT GT300	JLOC	▼シリーズ8位（第3戦終了時）

変わらない、緊張感。 小暮卓史



――JLOC加入の経緯をお聞きしたいのですが、その前に〝ホンダ離脱〟について教えていただけますか？

小暮：2017年に「そろそろ……」とホンダさんから言われていて、正式に言われたのは昨年の最終戦もてぎが終わった後ですね。ドライバーの若返りじゃないですけど、理由はいろいろあったと思います。だから昨年は僕のなかでけっこう勝負の年で、『結果が残ればこのまま』という部分もあったと思うので（リアルレーシング監督の金石）勝智さんも（チームメイトの塚越）広大も、いろいろ良くしてくれました。ただ、開幕戦は勝ったけど、そのあとの結果が良くなかったんですよね。それは本当に悔しいし、ホンダさんにもチームにもケーヒンさんにも申し訳なかったという気持ちです。

――昨年のもてぎ戦後、「来年のシートはない」と？

小暮：12月に入るぐらいに「GT500はない」と。僕としては何としてもGT500に乗りたかったし、ホンダさんにはお願いしたんですけど、やっぱりいろんな事情があってダメだと。GT300も魅力的なカテゴリーだと思っていましたが、ずっとGT500に乗り続けてきたので、それならいったん区切りをつけようかなって。スーパーフォーミュラ（SF）で「シートはない」と言われたときと、「GT500はない」と言われるのは全然違うんですよ。SFはあくまで自分がチャレンジする場所なので、プロとしての活動の場を取りあげられるわけではないというか。GT500がないというのは、僕はそのときS耐（スーパー耐久）も何も乗っていないから、それはもう事実上の引退……、それぐらい全然意味合いが違うんです。

――SFのときは「鍛練の場がなくなった」という感じですか？

小暮：そうですね。F3でチャンピオン獲って、GT500でもチャンピオン獲って、SFもやっぱりチャンピオンになりたいと思っていました。これだけ長く、（フォーミュラ・ニッポン時代から）15年間も参戦させてもらって獲れていなかったので、それはすごい心残りですね。辞めちゃったらもう、そのあと乗るっていうのは年齢的にも難しかったし。ただ、それはあくまで自分がレースに打ち込んでやってきたことに対して、「あぁ、成し遂げられなかった」という悔しさ。GT500がなくなるのは、もちろん悔しさもあるんですけど、それがないとレーサーとして活動していけなくなっちゃう。


N.Mitsuhashi

――相当落ち込まれたのでは？

小暮：はい。でも、じゃあ何かほかに乗れるか、僕が動けばチャンスもあったと思うんですよ。あくまで僕の勝手な考えですけど、GT300やほかのカテゴリーでも、ホンダさんにお願いすれば乗れたかもしれない。だけど、僕は何も活動しなかった。本当は乗りたいんですよ、すごく。ただ、「GT500はない」と言われたことがきっかけで、この先10年を見たときにレーサーを続けていくのか、違うことをやるのかっていう岐路だと思ったんです。で、「必要ない」と言われたなら、もちろんそこからあがいて乗るパターンもあるんですけど、僕の性格上、ここで頑張るよりも違うところで頑張ったほうがいいんじゃないかなって。僕も食べていかないといけないですからね。

――噂では「旅に出た」とか？

小暮：出てないですよ（笑）。なんか、みんないろんなこと言ってましたよね。「あいつどこに行ったんだ」って。そんなことないんですけど、逆に言うと、それだけみなさんが心配してくれたんだと思うんです。ただ、GT500に乗れないと決まってからは、めちゃくちゃ悔しくて虚しかった。オフシーズンは来季のためにトレーニングしたり、いろんなプレッシャーがあるんですけど、そういうのがまったくなくなって、こんなにストレスフリーになってしまうんだと初めて気づきました。それが悲しかったですけどね。でも、息抜きはかなりしました。ここ10何年は、休んでいたつもりだったんだなというのが分かりました。よく眠れたし、これ



K.Kobayashi

が本当の休みなんだなって。僕はプレッシャーに対して受け止めるタイプじゃなく、右から左に受け流すタイプだと自分では思っていたんですけど、すごく楽しいことをしていても、どこかでレースの結果を残さなくちゃとか、常に何かに追われていたんだと思います。10何年もやっているとそれが当たり前なので、自分が思っている以上にプレッシャーがあったんです。それは僕だけじゃなくて、メーカーのドライバー全員がそうだと思います。そういうのが一切なくなった。将来の不安はありましたけどね。そういう意味で言うと、何をやってもストレスフリーで、僕はマンガが好きなのでマンガ喫茶に行ったり、意味もなくグルーっとドライブしてました。

――そういう状況にあるなかで、JLOCから打診があった？

小暮：そうです。2月に入って、チームオーナーの則竹（功雄）さんからお声掛けいただきました。本当にありがたかったですよね。

――今年2月18日に放送された『脇阪寿一のSUPER言いたい放題』でのVTR出演では、「現時点でレースをやる可能性は少ない」とコメントされていましたが、実はJLOC入りが決まっていた？

小暮：あれを撮影したのは1月10日とか11日だったので、そのときは何も決まっていなかったです。

――JLOCの則竹監督とは、それまでに接点があったんですか？

小暮：なかったです。ただ、JLOCってホンダドライバーからすると興味深いところがあって、実は元ホンダのドライバーが多いんです。いまの元嶋（佑弥）選手も高橋翼選手もそうですしね。僕もホンダの関係者経由で話しをもらいました。

SFとGT500ではまったく違う、シート喪失の意味

通用しない、GT500の走り

――これまではGT300を"外"から見ていて、どういう印象でしたか？

小暮：GT500はトヨタ、ホンダ、ニッサンという3メーカーがあるわけですけど、みんな同じような特性で速さも似たり寄ったりなんですよね。でも、GT300にはいろんな車種があって、ストレートで簡単に抜ける車両もあれば、なかなか抜けない車両もある。絶対的な速さはトータルで合わせられているんでしょうけど、速さの特性が違うクルマがレースしていて、すごく大変そうだなと思っていました。



N.Mitsuhashi

――いま、実際にGT300で走ってみて、どうですか？

小暮：ウラカンは運転のしかたというか、とにかくいままでのGT500とはまったく違いますね。GT500のときの僕は、ブレーキングで踏力をガツッと入れないんです。行き過ぎたりやり過ぎたりすると、クルマの姿勢が乱れてダウンフォース量が変化してしまうので。ただ、それが突っ込まないとかじゃないんですけど、縦のグリップを限界ギリギリまでフロントもリヤもコーナーごとに追い求めるっていうよりは、コーナリング中の姿勢を優先するというか、ボトムスピードを上げる方向の走らせ方だったのかなって思うんです。でも、ウラカンのブレーキはとにかく止まるので、行かないといけない。ただ、行ったあとのコーナリングはGT500みたいにダウンフォースがないので、ある意味正反対。だから、最初のころ僕のドライビングはまったく通用しなかった。速さを引き出す方法が、ちょっと特殊というか、GT500とは違うんです。もちろん、共通している部分もあるんですけどね。

――感覚的には、ウラカンのほうが突っ込んでいる感じですか？

小暮：ブレーキングポイントはGT500よりも深いです。まぁ、車速が低いし、ABSがついているのもありますけど、富士の1コーナーもけっこう突っ込んでますね。

――GT500からGT3に乗り換えたドライバーからは、一番の違いとしてクルマの重さとダウンフォースの少なさだと聞くことも多いですが？

小暮：そうですね。GT500はフォーミュラっぽい旋回スピードで曲がっ



N.Mitsuhashi

ていけちゃいますからね。GT300は重さも感じるんですけど、ダウンフォースが全然違います。タイヤがスライドしながら走っているイメージ。

――ABSやトラクションコントロールという電子デバイスも、GT500にはないアイテムです。小暮選手は感覚派のドライバーという認識なのですが、そういう走りに電子デバイスは邪魔になったりしませんか？

小暮：たしかにトラコンは邪魔になるときもあるんですけど、ABSのレベルはかなり高いですよ。初めて乗ったときはちょっと違和感がありましたけど、いまはラクというか、もうABSありきの走りになっちゃってます。それはそれでまた難しさがあるんですけど、ドライビングの妨げになるとかはないですね。GT500に比べてダウンフォースが少なくて、重くて、ABSとトラコンがあって、同じサーキットを走ってもライン取りとかが違うんですよ。初めて走るサーキットみたいな雰囲気というか、走行感覚が全然違う。ウラカンに合わせた走りをすれば思い通りに動いてくれるんですけど、GT500の感覚で乗るとちょっと戸惑うところもあります。

――GT300でウラカンに乗って、ラインも違うとなると、それは新たな楽しさになったりしますか？

小暮：そうですね。僕のなかで、GT500のときの走り方っていうのはもうないです。だから、ウラカンで初めて走るサーキットは正直ちょっと不安（笑）。でも、こういう走りでこうなるんだっていう新たな発見が多くて、そういう楽しさはありますよね。



変わらない、緊張感。｜小暮卓史

――小暮選手はチューニングカーでサーキットを走られてもいますが、GT3のウラカンはそっちに近い感じ？

小暮：GT500は大きくスライドするとバタバタと暴れちゃうというか、ダウンフォース量も変化しちゃうんですけど、ウラカンなら大きくスライドしても立て直す自信はありますね。そういう意味でコントロール性の良さはチューニングカーに近いですけど、またそれとは違って特殊な感じです。

――では、そんなウラカンでのデビュー2戦目で早くも3位表彰台を獲得。ウラカン自体、富士は得意なサーキットではなかったと思いますが？

小暮：GT3はギヤレシオを変えられないので、どうしても得手不得手なサーキットがあるんですよね。ターボエンジンなら加速力でなんとかごまかせもするんでしょうけど、ウラカンのようなNAエンジンはピンポイントで合っていないと厳しい。でも、そこはチームのセッティング能力で、ウラカンのパフォーマンスをかなり引き出せたのかなと。チームメイトの元嶋選手も速いですからね。

――小暮選手自身は、ウラカンをすでに手懐けていますか？

小暮：僕はまだまだ（笑）。というとチームに失礼なので、もっともっとと

N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi

ウラカンが得意ではない富士、小暮にとってはGT300デビューからわずか2戦目で3位表彰台。相棒の元嶋を「速い」と小暮は素直に認める。GT300における小暮はまだまだ成長過程。88号車は、これからさらに速くなる。

いうのはあります。

――もちろん元嶋選手も速いドライバーですが、GT500のチャンピオンである小暮選手がGT300に乗ったら「楽勝でしょ」と思うファンもいるのかなと。そうではない感じですか？

小暮：元嶋選手、速いですよ。いまはどちらかというと、僕が元嶋選手からいろいろ教わっています。それぐらい、ウラカンを速く走らせるにはコツがあるし、それは明らかに僕より元嶋選手のほうが上手ですから。

――GT300自体のレベルも高い？

小暮：高いですね。

――そのなかでタイトルというのは？

小暮：そうですねぇ……。元嶋選手はウラカンに慣れているから速いというわけじゃなく、元の能力も高いんですよ。それは組んでみて分かることで、素直に速いドライバーだと思います。則竹さんはランボルギーニにこだわっていて、勝ちたいっていう思いに応えようとチームも頑張っているのはすごく感じています。チームメイトもチームも、僕は恵まれた環境にいる。でも、GT300の上位チームはみんなそういう感じだと思うので、さらにその上へというのは簡単なことではないですよね。GT300にはいろんなクルマがいて、サーキットによる得手不得手がすごいんですよ。レースでも後半になると強いとか、前半で強いとか、タイヤメーカーによる違いもあるので予想するのは難しいです。

――小暮選手といえばSUGOの最終コーナー、どうやったらこのボトムスピードで曲がりきれるんだろうって走りが有名ですが、ウラカンでも期待していいですか？

小暮：ウラカンはどちらかというとブレーキと加速が良いクルマで、旋回スピードが命って感じじゃないんですよね。壊すわけにはいかないし（笑）。でも、そういうふうに思っていただけてるのなら、頑張ってトライします。

――いまはGT500のころの緊張感がなくなって、レースを楽しめていますか？

小暮：楽しい部分もあるんですけど楽しいだけじゃないし、プレッシャーの感じ方はGT500に乗っているときとまったく同じです。その感覚は僕の性格が変わらない限り、変わらないでしょうね。僕は一度、ストレスフリー感を知っちゃったので。そして、やっぱりプレッシャーを感じられる立場にいられるというのは光栄なことです。

「小暮はまだサーキットにいるべきだ」その言葉に恩返ししたい

GT300 "ROOKIE" DRIVER INTERVIEW


N.Mitsuhashi

小暮卓史のこれから――

――GT500への復帰というのは、考えていますか？

小暮：どうかなぁ……。もっと若ければ別ですけど、現実的ではないのかもしれませんね。昨年までいた17号車のときは、勝智さんも広大もすごく良くしてくれて、あんな環境でまた乗りたいというのは正直ありますけど。

――たとえば来年に向けて、ホンダから「戻ってきてくれ」と言われたら？

小暮：それは難しい質問ですね。つまらない回答で申し訳ないですけど、いまパッと聞かれて「どうします、こうします」って言える感じじゃないです。チャンスがあればもちろん掴みたいし、昨年の僕なら「絶対GT500で」とガツガツしていたと思うんですよね。でもいまは、もちろん速く走ろうとか、結果を出すためにガツガツしてはいますけど、「小暮はまだサーキットにいるべきだ」と言ってくれた則竹さんとチームに恩返しがしたい。僕はレーシングカーにまた乗れるとは思っていなかったし、大前提として一度は違う道を探した人間なので（笑）。

――小暮さんにとって、何か将来の夢はありますか？

小暮：夢のひとつに、自分のお金でレースをやりたいというのがあります。僕の知り合いにTSサニーで筑波のレースに出ている人がいて、「お金がかかって大変だよ」と聞くんですけど、僕からすると羨ましいというか、楽しそうなんです。僕はこれまでプロドライバーとして評価され、お金をいただいて乗ってきました。それはすごくありがたいことですけど、当然ながら良いことばかりじゃないんですよね。だからいつかは、自分のお金で、自分だけのレーシングカーを自分でメンテナンスして、自分のためだけにあれこれ頭を悩ませてセッティングして、自分のためだけに走りたいなって。でかいレースじゃなくていいんです。勝ったからってお金も何も生まないかもしれないけど、自分の好きなようにレースするのが究極の贅沢かなと。

――そのとき初めて、緊張感がないレースができそうですね。

小暮：いやいや、それはそれで緊張感あるはずですよ（笑）。

Remembering "Senna"

イモラの悲劇から四半世紀——
アイルトン・セナに思いを馳せる

Part.3

日本人がセナを愛した理由

遠い憧れの存在のようで、兄弟のように近く感じる魅力

セナが願う「ホンダとの約束」

史上最高のチャンピオンはいまも私たちの心を掴んで離さない
ホンダの技術者たちを家族のように愛した姿はときが経っても目に浮かぶ
セナがホンダに願ったたったひとつの思い——それは時空を超えていま鮮明に蘇る

5月にしては重い暑さに覆われていたイモラの週末から25年。私たちは少しずつアイルトン・セナの不在に慣れ、喪失感と共存することを学んできた。

とくに親しい関係だったわけではない。ひとりのドライバー——おそらく、史上最高のチャンピオン——として知っていただけなのに、セナは何故、まるで家族のように、私たちの心を占めていたのだろう?

「不謹慎なことだけど、正直、父を失ったときよりも悲しみは大きかった」と、フランスの女性フォトグラファーが打ち明けてくれたとき、みんな同じ思いだったのだと感じた。

ときが過ぎ、悲しい気持ちが暴れ出すことが少なくなると、私たちの心には郷愁にも似た感情が生まれた。セナと、彼を取り巻いていたすべてと、ブラジルと——思い出はいつも優しい湿り気を含んでいる。

セナがＦ１で走ったのは１９８４〜１９９４年。通信技術が飛躍的な進化を遂げるまえの時代だ。母国を離れ、ひとりヨーロッパで暮らす彼は、同じように家族と離れて〝ヨーロッパのＦ１〟を戦うホンダの技術者たちに親しみを感じていたのだろう。しばしば「今度はいつ日本に帰れるの? 家族は元気?」と声をかけていたという。

尊敬する本田宗一郎氏に「おまえのために世界一のエンジンを作る」と約束され、ホンダは大きな家族のような存在になった。サンパウロから我が家に届くクリスマスカードには、家族の幸福を祈るメッセージがいつも手書きで添えられていた——ホンダを中心に、日本のＦ１関係者もまたセナの〝仲間〟だった。

ヨーロッパ的に〝クール〟というのとは、少し違っていた。マシンを降りれば〝卒なく何でもこなせる〟タイプではなく、感情にもろく、スター然とした態度でもなかった——サングラスをかけ、外界との間に毅然と壁を作ろうとしても子供たちには弱く、不思議なほどうろたえてサインをしていた。鈴鹿では、ドライバーやチーム上層部で騒がしいステーキハウスより、隣の大食堂でタミヤ模型の方たちと一緒に定食を食べている姿をよく見かけた。

ホンダエンジンの調子が悪いと、自分が頼んでおいて、エンジニアがプリントしたデータをくしゃくしゃに丸めてしまったこともある――翌日の朝礼でロン・デニスに叱られたとき、巻き添えになって一緒に謝る羽目になったのはゲルハルト・ベルガーだ。

その一方で、自分のエンジンを担当するメカニックが異動になると知ると、本社の社長に電話をして引き留めに成功した。

人前での自分の見え方やスター然とした態度より、個としての幸せを大切にしたドライバーだったと思う。勝つことへの執念は比類がなく、そのためには過度なほど自我を貫いたが、彼のエゴを理解する者に対しては我儘を言いつつ、この上ない優しさを示した。

そして、いつも家族や母国のこと、ブラジルの子供たちの将来を考えていた。

すべてが、コース上の華やかな姿と鮮やかなコントラストをなしていた。世界中の人々がアイルトン・セナに惹かれたのは、彼が誰にも似ていない唯一無二の存在であったからだ。マシンに乗ったときの彼は、俗世を離れて孤高の世界でスピードだけを友にした――手の届かない世界にいるのだから、彼が神の姿を見たとしても私たちは驚かなかった。ドライバー・セナは、至上の憧れだった。

そんな憧れを優しく裏切るように、ホンダの技術者たちから伝えられるエピソードは人間味に満ち、情動的で、ときには不器用で〝放っておけない〟兄弟のような存在としてファンの心に棲みついた。

「間違いなくすごいドライバーだし、スターだしカッコいいし、ホンダのス

> ”兄弟のような存在としてファンの心に棲みついた“



当時はホンダの技術者たちが、現場で触れ合ったセナの様子を日本にいる仲間や家族に語り聞かせていた。そのエピソードが「セナ」を近くに感じされるたったひとつの手段だった。



80代後半から90年代前半の日本はF1ブームで、年に一度の日本GPはまるでお祭り騒ぎだった。ホンダのエンジンを積んで勝利を挙げるセナに日本のファンは熱狂したのだ。

> ”ホンダがＦ１に戻ったら僕はもう一度ホンダで走る“



ホンダ第二期、マクラーレンと組んでセナが走ったレースは80戦。その内29戦で勝利を挙げた。ホンダにとってはもちろん、セナにとってもこの５年間は宝物だったに違いない。







タッフも〝セナと仕事をしている〟ことが自慢、誇りでした」と、アラン・プロスト、アイルトン・セナのエンジンを担当した木内健雄は振り返った。

「でも、たとえばプロストは僕らと仕事を始めたときにすでにチャンピオンだったし、尊敬が勝って気軽に冗談なんか言える相手じゃなかったのに対して、セナはみんなと同年代か年下で、弟みたいに感じていたんです。だからテストの昼休みに〝光電管って人間の速さも測れるのかな〟って遊んでたときも、プロストじゃなくてセナを誘った(笑)。弟だから無理を言われても〝こいつのためなら何とかしてやろう〟と思うし、多少やんちゃされても怒る気にはなれなかった」

92年、ホンダで走る最後の日本ＧＰ。リタイアの遠因は、セナが朝のフリー走行でエンジンをオーバーレブさせたことにあった。

「風向きが昨日と正反対に変わったからオーバーレブには気を付けてって言ってたんです。僕らはどっちかと言うとベルガーのほうを心配してた。でもやっちゃったのはセナで、大事を取ってベストのエンジンから2番目のエンジンに載せ替えたんです。そのエンジンのエアバルブがレースで不具合を起こしてしまった」

自分を残してＦ１から去っていくホンダが、セナはとても切なくて悲しかったのだろう。93年の日本ＧＰ後に東京のホテルで木内と食事をしたとき、セナは「ホンダがＦ１に戻ったら僕はもう一度ホンダで走る」と約束した。最後の約束は果たされないまま――でも、ファンの心で、セナはいまもホンダで走り続けている。

Remembering "Senna"

Epilogue

「あなたにとってのアイルトン・セナとは?」

Jenson Button ジェンソン・バトン

彼はモータースポーツそのものだった

「どのドライバーも、セナのような走り方はできないし、彼のように人の心を動かす走りはできない。驚くほど速く、本当に感情に訴える走りをするんだ。アイルトン・セナとアラン・プロストは、どちらも最高だけど、まったく違う。アランは落ち着いて状況を冷静に判断し、飛び抜けた速さはないがスムーズな走りをする。一方、アイルトンは本当にアグレッシブなドライビングスタイルで心に訴えてくる。そして信じられないくらい速いんだ。こんなに個性の違うドライバーたちが同じチームで戦っていたからこそ、1980年代のF1は最高の時代だったんだ。何が何でも勝つというアイルトンの姿勢は素晴らしいし、彼にとってはレースこそが人生で、レースを心から愛していた。彼はどんな結果を手にしても満足せず、いつでももっと上を、もっと先を望んでいた。何度レースに勝って、何度ワールドチャンピオンになっても、その先を目指そうとしていたはずだ。それが逆に彼の弱点だったようにも思う。彼はレーシングドライバーというだけでなく、モータースポーツとは"何か"を体現しているような存在だったと思う」(K.T)


S.Yoshida

Pierre Gasly ピエール・ガスリー

今のドライバーにはないカリスマの持ち主だった

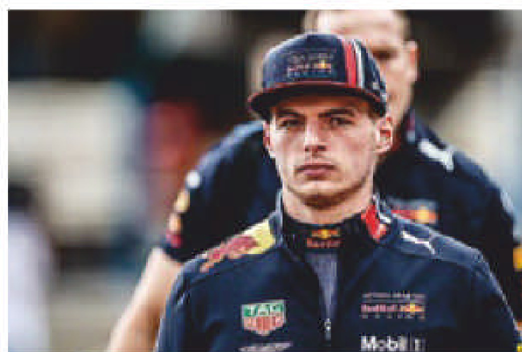
「アイルトン・セナが亡くなったとき僕はまだ生まれてもいなかったから、実際にどんなドライバーだったのか全然知らない。でもそんな僕にとってもセナは、F1界の伝説といえる存在だ。よく話に聞くのは単に速かったというだけでなく、その生き方が多くの人の共感を呼んだということだ。とくに当時のライバルたちが太刀打ちできなかったあの速さが興味深い。なぜそんな走りができたのか。それが知りたくてたくさんのドキュメンタリーを観たし、本も読んだけどいまだに本当のところは分からない。求道者のような生き方を貫いて、ブラジルやモナコを始め、勝ち方も本当にドラマチックだった。今のドライバーにはないカリスマの持ち主だったよね」(K.S)


Sutton

Max Verstappen マックス・フェルスタッペン

セナといえば、まずホンダが思い浮かぶ

「じつはアイルトン・セナの走りはほとんど観ていないんだ。でもセナといえば何よりもまずホンダを思い浮かべる。それは別に僕が今年ホンダで走るから言ってるわけじゃない。誰もがそう思うほどホンダとセナの結びつきは強かった。すべてのタイトルをホンダエンジンを積んだクルマで獲っているしね。本田宗一郎とも深いつながりを持ち、何より日本で絶大な人気を誇っていたことも聞いている。僕もこれからホンダドライバーとして、少しでもセナに近づけるような活躍ができればと思ってるよ。第二のセナではないけど僕なりにホンダと一緒に最高の結果が出せればと思ってる」(K.S)


Sutton

Takuma Sato 佐藤琢磨

レーサーを目指すきっかけを作ってくれたヒーロー

「94年の5月。当時、僕はまだレースは始めていなかったときで、自転車競技でインターハイを目指してた。その自分にとって初めての公式戦が、当時の東京都大会だったんだけど、それがちょうどあのイモラの直後だったんだ。あのゴールデンウィークのときの決勝戦では喪章をつけて走ったことをよく覚えてるよ。もちろんその前からアイルトンのことは知っていたし、僕はまだレースは初めてなかったけど、レーシングドライバーを目指すきっかけを作ってくれたヒーローだよね。本当にそれしかない」(as)


Honda

Text : 柴田久仁夫(Kunio Shibata)/田中康二(Koji Tanaka/本誌)/auto sport　Photo : 吉田成信(Shigenobu Yoshida)/Honda/Sutton(pro.sutton-images.com)

Interview with

Ross Brawn

密猟者上がりの番人

再びF1のパドックに戻ってきた男が担う役目とは？

2021年以降の規則変更に関して
さまざまな憶測が飛び交っているF1界
ロス・ブラウンはいま、この中心にいる
かつて第一線で戦ってきた男は
現在のF1をどう見ているのだろうか

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）
Sutton（pro.sutton-images.com）／XPB

英語には「密猟者上がりの猟場番」という表現がある。本来の意味は文字どおりに、かつて他人の土地で不法に狩猟をしていた人間が、その後、別の密猟者から土地を守る立場の人間になることだ。そこから転じて、現在では「以前はルールを破っていた者が、逆にルールを作る責任者になる」という意味で使われる。現在のロス・ブラウンの立場を、これ以上に的確に表現した言葉はないだろう。

ブラウンは長年エンジニアとして働き、ベネトン、フェラーリ、そして2009年には自身の名を冠したブラウンGPでも、チームを世界選手権のタイトル獲得へ導いた。ホンダF1の第三期終盤にチームボスとして加入した彼は、同じチームをブラウンから現在の最有力チーム、メルセデスへと生まれ変わらせる役目を受け持った。その後、ブラウンはF1を離れ、しばらく趣味の釣りを楽しんで過ごしていた。

しかし、釣り人としての暮らしは長くは続かず、2017年、彼はまたこのスポーツに戻ってきた。今度はチームを運営するのではなく、F1の競技運営の管理者として、とくにレギュレーションの策定に関わるためだ。そして、彼のリーダーシップの下で行なわれた最初の大きなルール変更が、オーバーテイクが促進することを目指して、今季から導入された新しい空力レギュレーションだった。現時点では、新規定に基づくマシンがシーズンを戦い始めてから6戦を終えたところだが、私たちはまず彼が「猟場番」として手がけた最初のプロジェクトの成果について、どう考えているかという点から話を始めた。

「こちらの期待とはかけ離れたデザインを採用して、私を驚かせたクルマはなかったと言っていい。しかし、このルールを作ったときの予想を、そっくりそのまま写したようなクルマがグリッド上にあるというわけでもない。新レギュレーションの影響という観点からクルマを見てみると、まあ毎度のこととはいえ、エンジニアたちが何とかルールを回避しようと、いろいろな手法を考えてきたことが分かる」と、ブラウンは言う。

「私が思っていたよりも、やや複雑になった部分もいくつかある。だが、それは新レギュレーションが導入されたときには、いつも起きることだと思う。チームにルールブックを与えると、彼らはそれを徹底的に調べ上げて、何かしらの発見をするものだ。それでも、私たちにとってこの新レギュレーションは、2021年に施行しようとしている大きなレギュレーション変更に向けて、とても有意義な演習になった。チームがこうしたルールにどう適応するか、彼らがどのようにして抜け穴を見つけようとするかという点で、とても興味深いものがあった」

規則変更の効果

今季の空力レギュレーションが最初に公表された時点では、たとえばサイドミラー、リアウイングの翼端板など、多くの部分が2018年のクルマよりずっとシンプルになると思われた。ところが、結果としてそれらの部分は、むしろ以前よりも複雑にさえなっていた。しかし、ブラウンの関心は主に2



019年のマシンのフロントまわりにあり、他の部分についてはそれほど気にかけていないようだ。

「何よりも興味深いのは、フロントウイングまわりに関して彼らが考え出したさまざまなソリューションだ。このルールの目標は、後方のクルマに対する気流の作用を変えることにある。それによって、ある程度までパフォーマンスが失われることになるので、彼らはそれを何とか取り戻そうと努力してきた。フロントウイングが、クルマによって大きく異なる部分のひとつになった理由は、そこにあると思う。フェラーリはフロントウイングの内側の反りがかなり大きく、外側では小さいが、メルセデスの形状はその反対だ。結果としてどちらの設計思想、どちらのスタイルが正しいかは、いずれ明らかになってくるだろう」と、彼は興味津々といった面持ちで語った。

フロントウイングの外側上端を切り取った今年のアルファロメオ（あるいは、ザウバーと呼ぶべきか？）のデザインを見て、多くの人が彼らはルールの大きな抜け穴を見つけたと考えた。だが、ブラウンはこれが大幅なパフォーマンスの向上につながる、いわば「ダブルディフューザー級」のイノベーションであるとの見方に疑問を呈している。もしアルファロメオのウイングに、それほどのアドバンテージをもたらす可能性があるのなら、ライバルチームがあっという間にコピーしてきただろうというのだ。

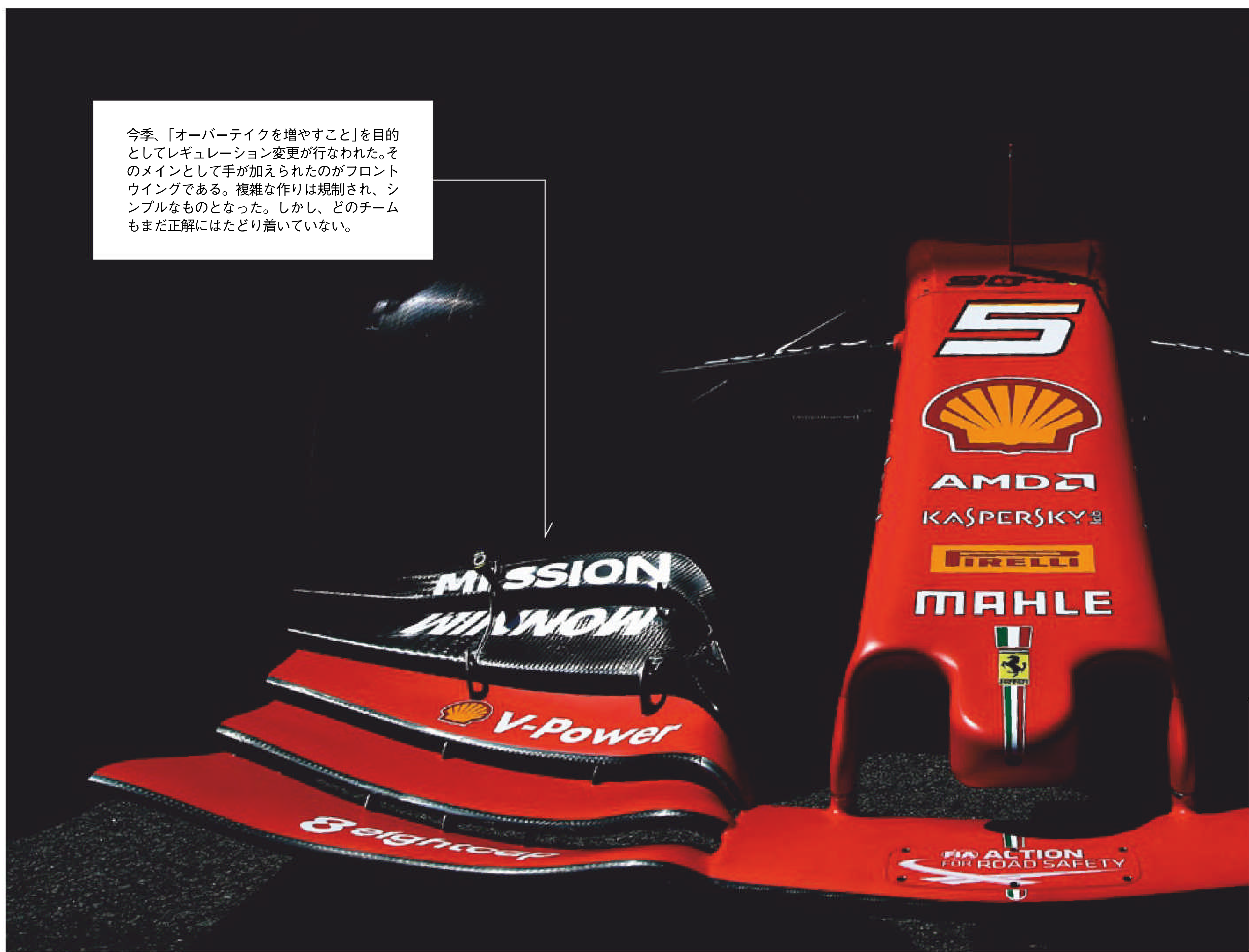
「この新しいレギュレーションに、2

ロス・ブラウン●1978年ウイリアムズのメカニックとしてF1の現場に足を踏み入れる。その後はフェラーリ、ホンダ、ブラウンGP、メルセデス などの名門チームに在籍し、その手腕を発揮。2009年のブラウンGPではジェンソン・バトンのドライバーズチャンピオンと、コンストラクターズチャンピオンの2冠も達成した。一時現場を離れるも、2017年にフォーミュラワン・グループのモータースポーツ担当マネージングディレクターに就任。

XPB

009年に私たちが大きなアドバンテージを得たダブルディフューザーのようなアイデアの余地があるとは思えない。そして、そうしたときの他チームの反応も当時より速くなっていて、どこかのチームのデザインに明らかなメリットがあると思えば、すぐにそれをコピーしてくるはずだ。2009年の場合、フロアの開発は外からは見えにくいことに加えて、ギヤボックスやリヤサスペンションのレイアウトといった部分と不可分な領域でもあるので、ダブルディフューザーを後追いでコピーするのはそう簡単ではなかった。その点、フロントウイングなら誰でも見られるし、人と違うことをすればすぐに気づかれる。アルファロメオが、あのようなデザインで彼らが期待したとおりの結果を得たのなら、それは称賛に値する。しかし、いずれにしても他のすべてのチームが、すでにあれに似たフロントウイングを風洞で試しているのは間違いない」

さらにブラウンは、事前にはあまり話題に上らなかった、この新レギュレーションの副次的効果についても、個人的に満足を覚えているという。「フロントウイングから複雑な付加物を取り除いたことで、クルマのルックスはかなりスッキリとしたと思う。また、チームからは、フロントウイングを以前よりずっと安く作れるようになったと聞いている。製作に必要な部品点数が大幅に減った結果、コストは2018年の仕様の6割ほどに下がったそうだ」と、彼は微笑みながら指摘した。「コストを下げるだけではなく、アクシデントによるウイングのダメージを軽減することも、私たちの狙いのひとつだった。昨年までは、接触が起きるたびにコース上に大量のデブリが撒き散らされていたし、チームはあの複雑なウイングを追加製作する費用がバカにならないと愚痴っていた」



今季、「オーバーテイクを増やすこと」を目的としてレギュレーション変更が行なわれた。そのメインとして手が加えられたのがフロントウイングである。複雑な作りは規制され、シンプルなものとなった。しかし、どのチームもまだ正解にはたどり着いていない。

A.Sakurai

密猟者上がりの番人

Interview with Ross Brawn

とはいえ、2019年のレギュレーションが、本当に意図されたとおりに機能しているかどうかについてブラウンはこう言う。

「もし私たちが何もしなければ、状況は昨年よりさらに悪化していただろう。オーバーテイクに関する限り、クルマの特性は年々悪い方向へ進んでいた。私たちはその流れを止めただけでなく、少しは押し戻せたと思っている。その意味において、このレギュレーション変更は成功と考えていいだろう」

古巣への忠告

ブラウンは現存するF1チームのうち、4つに所属したことがあるという特異な経歴を持ち、それぞれのチームの実態を知り尽くしている。それゆえに、セルジオ・マルキオンネが急逝した後、エンジニアのマッティア・ビノットがチームの指揮を執ることになったフェラーリのドラスティックな体制の変化についても、事の本質をしっかり見抜いているようだ。

「フェラーリの人事の刷新は、とてもポジティブなことのように思えたし、ガレージの雰囲気も本当に落ち着いている。もちろん、そうした空気は変わりやすいものだが、まだいまのところはいい雰囲気が保たれているように見

える。私はマッティア・ビノットをよく知っている。フェラーリにいたときに、一緒に働いていたからね。彼はとても冷静で論理的な人物だ。彼ならきっと素晴らしい仕事をすると思う」

フェラーリ時代に6年連続でコンストラクターズ選手権を勝ち獲ったブラウンは、時として混乱に陥りがちなこのイタリアのチームをどう率いていくべきかを熟知しており、当時の経験からビノットに対して優れたアドバイスを贈った。

「落ち着きと統制を保つことが、フェラーリでは何よりも重要だと思う。今季のトップの交代で、首脳同士の不和による緊張は緩和されるだろう。ここ



09年に登場した「ダブルディフューザー」はディフューザーの効率を高めたと言われ、当時注目を集めた。アルファロメオのウイングは同じようにレギュレーションの隙をついた「大きな抜け穴か」と噂されたが、ブラウンは「そこまでの余地はない」と否定的だ。

Sutton

密猟者の監視役がいる限り、F1は道を外さないだろう

2、3年、ずっとチームに漂っていた不穏な空気が取り除かれるのは良いことだ。彼らは優秀な人材を数多く抱えている。そうした人たちが、仕事だけに集中できる環境が整うことを願うよ。みんな負けず嫌いだから、本当にハードにプッシュしていくに違いない。ただ、それが続くかどうかは、成績の良し悪しにも左右される。フェラーリに限らずチームの真の実力は、困難な時期にどう対処するか、そしてうまく行っている時期に何をするかによって計られる」

また、彼はドライバーの扱いについても、自らの古巣に忠告を与えた。ブラウンがいた時代のフェラーリには、ミハエル・シューマッハーという絶対的なナンバーワンが君臨していた。しかし、2019年の状況は、それほど単純ではない。

「フェラーリでは、ふたりのドライバーをそれぞれどう扱うかが、かつてなかったほど難しくなっている。シャルル・ルクレールが、キミ・ライコネンほど寛容な態度を取らないことは、すでに明らかだ。もっとも、それはF1全体にとっては良いことで、ルクレールは前途が本当に楽しみな若者だ。彼に激しくプッシュされて、セバスチャン・ベッテルも全力を出し切ることを強いられている」

ブラウンは、何とかして彼の目を掠めようとする「密猟者」の監視という仕事を、大いに楽しんでいるように見える。そして、彼がこのポジションにいる限り、F1が道を大きく踏み誤ることはなさそうだ。

2019 SUZUKA 10 HOURS
CHECK POINT Part 1

続・永遠のライバル対決

今年も世界各地のGT3シリーズ王者&有力チームが鈴鹿に結集
過酷な夏の10時間耐久レースで"最強の王者"が決まる

Text：青山義明（Yoshiaki Aoyama）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）

8.25が待ちきれない



モースポフェス2019 SUZUKAでかつてチャンピオンを獲得したGT500マシンでバトルを行なった3人。あのときは初日は本山、二日目は脇阪が勝利したが、果たして10時間のバトルは誰に軍配が挙がるのか。

今年3月に鈴鹿サーキットで開催された「モースポフェス2019 SUZUKA」で「新・永遠のライバル対決」と題して戦った本山哲、脇阪寿一、道上龍による直接対決が「SUZUKA 10H」で実現する。唯一昨年のSUZUKA 10Hに参戦経験がある道上選手に話を聞いた。

「寿一や本山さんは早い段階から参戦を発表していたんですけど、それに感化されてっていう意識は全くないですよ。もちろんドライバーとしてだけやっていたなら『彼らが出るなら俺も出たい』ってなりますが、スーパーGTをメインに活動するチームを運営していくなかで、10Hはリスクもありますし、費用も掛かりますしね。どうしようか悩んでいたんです」とチームオーナーとしての悩みも吐露する。それでも「いろんな方からの支援や参戦してほしいってファンの皆さんの声援もあって」参戦にこぎつけたという。

他のふたりに対してアドバンテージがあるかと聞くと「いや、車種も違いますしBoPとかで性能差が変わってくるのでやってみないと分からないですよ」と。しかし、寿一とはすでに「ピレリタイヤはこうだから、セットはこうしておいたほうがいいんじゃない？」といった話もしている様子。「もちろん敵だけど、そうじゃないところもある」と長く一緒にレースを戦ってきたライバルとの情報交換も進んでいるようだ。「もっと計算してセットアップを進めて、戦略的には去年よりチームとして少し成長できていると思います。いい成績を残せたらと思っていますし、長いレースで何が起こるか分かりませんがベストを尽くしたいと思います」と参戦に向け徐々に気持ちは高まっているようだ。

レースの情報はホームページをチェック！ https://www.suzukacircuit.jp/10h/

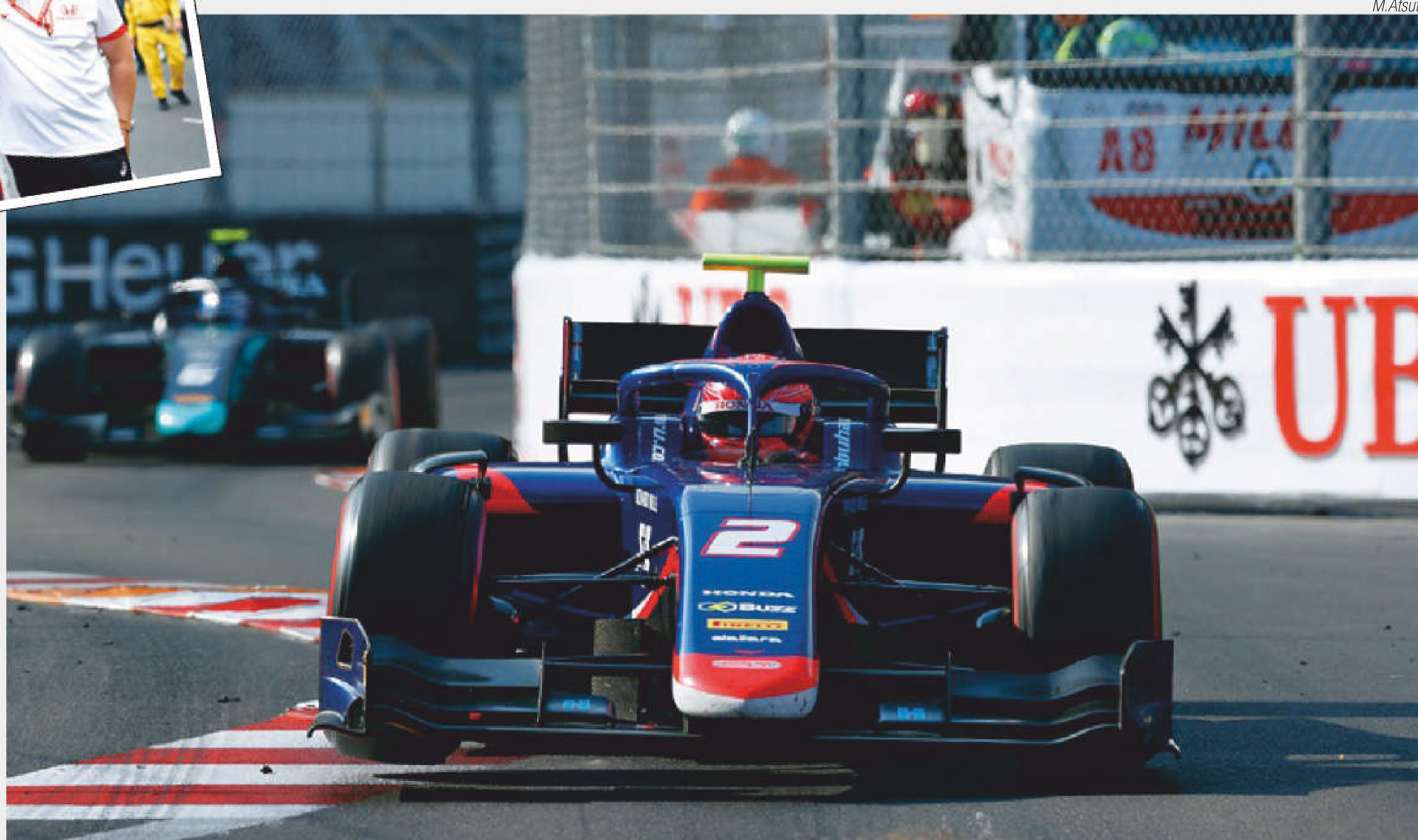
まつした のぶはる
1993年10月13日生まれ、埼玉県出身。2011年にSRS-Fを首席で卒業。2012年には日本人で初めてフェラーリ・ドライバー・アカデミーに参加。またFCJではルーキーイヤーでシリーズチャンピオンを獲得。2014年に全日本F3でタイトルを獲得すると2015年には名門ARTグランプリからGP2にフル参戦を果たした。3年間のGP2挑戦を経て2018年は舞台をスーパーフォーミュラに移し戦った。F1ドライバーを目指し、今季はカーリンから再びF2で戦う。

Be the EAGLE

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）／FIA F2



M.Atsuta



M.Atsuta

LAP 4

ドライビング変化が表彰台のきっかけ

今日はまずタイヤの話をします。F1も同様ですが、今の欧州主要フォーミュラでは、ピレリタイヤをいかに持たせるかが、レースの鍵になります。そしてタイヤを持たせるためには、ブレーキを頑張りすぎないこともすごく大事なんです。ブレーキディスクが熱くなるとタイヤも熱くなる。つまり、レースでは『ブレーキのセーブ＝タイヤのセーブ』に繋がるんです。

レース中は攻めたブレーキを迫られる局面もたくさんありますが、そのときに使うのが僕らが『ポテトブレーキ』と呼んでるやり方です。ブレーキの踏力って普通はポーンと上げてすぐ下がる。グラフにするとピラミッド型。それをなるべく上げずに、グラフがポテト型になるような踏み方をするんです。ジワっと踏んで、ジワっと離すイメージで。この方法でブレーキがセーブされるんです。

それからフロントタイヤに負荷の大きいコースとリヤタイヤに負荷の大きいコースによってタイヤの持たせ方も変わります。低速コーナーが連続するモナコは、典型的なフロントに厳しいコース。ここではステアリングをいっぱい使うので、できるだけアクセルやブレーキで向きを変えて、フロントを休ませます。でもコーナーの立ち上がりでホイールスピンをさせすぎると、リヤタイヤもなくなってしまうので気をつけないといけない。路面的にはデグラデーションが厳しくないコースですが、今年は昨年までよりコンパウンドが１レベル柔らかくなったからか結構みんな苦労してましたね。

今回のモナコでは、レース１で今季初めての表彰台に上がれました。スタートを決めて順位を上げたことも大きかったですが、タイヤを持たせようとレース中に走り方を変えたことが一番助けになりました。スタート後しばらくしたら、アンダーステアがひどくなり始めたので思い切ってリヤタイヤ主体の走り方にしたんです。そしたらそれまでコンマ５秒くらい遅かったのが、ペースが一気に上がった。その後は普通は抜けないミラボーのアウト側から抜いたり、会心の走りができました。

これまでずっとトラブルに苦しめられてきて、今回もフリー走行でいきなりトラブルが出てまともに走れず。それが予選にも影響して、９番グリッドが精一杯。ただモナコは何が起きるか分からないからエンジニアとも「とにかく前向きにできることを確実にこなそう」と話し合って、レースに臨んだ結果の表彰台でした。

レース２も５、６位でのフィニッシュは間違いなかった。ところがエンジンのミスファイアが出てしまいノーポイント。いい流れで来ていただけに、勢いに乗りたかったんですけどね。ただタイヤの使い方に今まで以上の自信が持てたことは収穫でした。次戦以降に向けての好材料です。フランスも表彰台は充分可能だと思うので頑張ります。モチベーションはすごく上がってますよ！



FIA F2

レース１の19周目にラスカスで多重クラッシュが発生。後続車がとおれず赤旗中断となった。この間の裁定に関してはレース後、さまざまな物議を醸したようだ。松下はレース再開後も果敢に攻め続け３番手に浮上。ファステストラップも記録して表彰台を獲得した。（編注：レース後、ルカ・ギオットの失格で２位に繰り上げ）



A.Bessho



A.Bessho

フォーミュラ登竜門から頂点を目指せ!

SIDE BY SIDE SUPER FJ

澤龍之介が2レースともに優勝し強さを発揮

初の"リバースグリッド"は大成功

Text : auto sport　Photo : 別所 篤（Atsushi Bessho）／佐々木純也（Junya Sasaki）

FIA F2やFIA F3では馴染みのある"リバースグリッド"。第1レースの上位数名が第2レースで順位を入れ替えてスタートするこの方式が今季、スーパーFJに初導入された。リバースグリッドが適用されるのは第1レースの上位6名。その記念すべき初回のレースが5月、鈴鹿サーキットで行なわれた。

参加台数、全29台が集まったこのレースで注目を集めたのは澤龍之介だった。前日の予選でポールポジションを獲得していた澤は第1レースでスタートを決めると、安定した速さでリードを築く。一方、中段グループでは近年ドライバーのレベルが向上しつつあることもあり、接触のない激しいバトルが展開されていた。第1レースは澤、菊池宥孝、村松日向子、中村賢明、入山翔そして荒川麟の順でフィニッシュ。第2レースは、この6名がリバースグリッドの対象となった。

第2レースはリバースグリッドについた第1レースの上位陣がどう順位を上げるのか、さらに第1レースで予選2番手を獲得したものの、トラブルにより27番手からのスタートとなってしまった岩佐歩夢がどこまで追い上げられるのかに注目が集まった。

1周目で第1レース優勝の澤が3番手にポジションアップ。2周目には早くもトップに立ち、第2レースも制して、昨年を超える実力を遺憾なく発揮した。一方、後方からスタートした岩佐も1周目で11台をオーバーテイク。最終的には21台を抜き、6位でチェッカーを受けた。勢いのある若手たちが将来を期待させる走りを見せたレースとなった。

スーパーFJ初のリバースグリッドレースは成功裡に終わった。当初、この方式を導入するにあたり、オーバーテイク時の事故を心配する声が上がっていたことも事実である。しかし、結果を見ればクラッシュや大きな混乱もなく、じつにクリーンなバトルが展開された。加えて2レースを通じてルール違反が1件もなかったことも評価に値する。今後、リバースグリッド方式が継続されていけば、混戦のなかでポジションを上げるためのバトル力が養われ、スーパーFJ出身ドライバーの腕も磨かれていくことだろう。

J.Sasaki



昨年のスカラシップを獲得した三宅淳詞は今季、FIA-F4に参戦している。４月に行なわれた岡山ラウンドの第２レースでは初勝利も挙げた。今シーズンのスーパーFJで活躍を見せ、三宅に続くスカラシップドライバーとなるのは誰か。

2020年スカラシップサポート概要

スカラシップ 1名

2019年S-FJ地方選手権に
3戦以上参加していること

JAF F4／FIA-F4／F3／同等の海外フォーミュラ
（1イベント50万円／最大6イベント）

名簿 2019 FJ協会会員

役職		会社名	TEL
会長・会計	三重県	(有)レプリスポーツ	059-388-1802
副会長	三重県	ウエストレーシングカーズ(株)	059-379-0939
	新潟県	(株)スピードパーク新潟	0254-45-2900
事務局	三重県	K&Gレーシング	059-373-7247
会計監査	神奈川県	(有)ワダレーシングスポーツ	045-390-1600
特別会員	東京都	(株)東名パワード	
	三重県	ハタガワモータースポーツ	059-383-6217
理事	三重県	自動車工房 MYST	059-379-6838
	愛知県	セキグチカーズ	0533-89-0480
	岡山県	(株)戸田レーシング	0866-83-1202
	静岡市	(株)ハナシマレーシング	0543-48-1271
	三重県	尾川自動車(有)	059-396-3521
	神奈川県	(株)東京アールアンドデー	046-227-1101
	神奈川県	(株)ザップスピード	045-624-8912
会員	三重県	(有)レヴレーシングガレージ	059-370-0544
	三重県	エフ	059-388-5522
	三重県	(有)エーワン	059-379-1128
	栃木県	(株)イケヤフォーミュラ	0289-64-5652
	茨城県	(有)ディープレーシング	0296-44-6999
	茨城県	エムテイアール	0296-43-3728
	東京都	カタノレーシングサイエンス	03-3757-5840
	神奈川県	(有)スズキエンジニアリング	0463-75-6335
	茨城県	(株)メッカ	0296-44-0921
	栃木県	(株)ル・ボーセモータースポーツ	0285-64-1962
	岡山県	高下レーシングサービス	0869-85-0360
	茨城県	TRS	0297-42-1369

FJ協会事務局　059-373-7247
ジャパン・スカラシップシステム事務局　059-379-0966
公式WEB
http://www.jss-org.com　検索

ADVAN
スーパーFJはアドバンタイヤのワンメイクレースです

ジェイ・スポーツが6月にモータースポーツ番組を50時間連続放送するらしい、という情報を聞きつけた編集部は同社の三原弘モータースポーツ番組プロデューサーを直撃した。

「さすがオートスポーツさん、情報が早いですね。じつはここ数年、ニュルブルクリンク24時間（ニュル）とスーパーフォーミュラ（SF）の開催日が重なっていたのですが、世界ツーリングカー・カップ（WTCR）がニュルと共催になり、今年はフォーミュラEもある。まさに、6月21日からの週末はモータースポーツが盛りだくさんで、各番組をバラバラと放送するのではなくひとつのチャンネル（J SPORTS 3）で連続放送したいと考え〝50時間モタスポ祭り！〟という企画を作りました。でも単純に、生放送と再放送だけをやっても面白くないので、新しい試みとしてニュルの予選、TCRジャパンと全日本F3も生中継で放送することを計画しています。しかも、J SPORTS 3に加えオンデマンドでも放送を予定していて、ニュルは放送されない時間帯を含め、レースをすべて生配信します」

なんと噂ではなく、6月21日深夜1時30分〜23日午前4時まで50時間連続でモータースポーツファンなら見逃せない魅力的なコンテンツを、生中継を中心に番組を編成。放映予定などは、掲載の番組表を参照して欲しいが、このなかでも注目したいコンテンツと言えばニュルとSFだろう。



ニュルブルクリンク24時間、スーパーフォーミュラ、WRC……

見逃せないモタスポ番組が目白押し！

世界各国でさまざまなカテゴリーのレースが開催されているモータースポーツ
そのなかでも注目のレースが今年は6月21〜23日に集中するのだが
J SPORTS 3が1チャンネルで50時間ぶっとおしの放送を企画しているという

Text：茂木康之（Yasuyuki Mogi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／田中秀宣（Hidenobu Tanaka）／トヨタ

そこで今年、トヨタガズーレーシングの一員としてニュルに挑戦する土屋武士に、ニュルの魅力を聞いた。

「ニュルのノルトシュライフェは、本当に世界のサーキットのなかでも一番過酷で危険性が高いコースと言えます。時速200kmオーバーでクルマがジャンプしたり、路面のミューが低く、縦Gが起きるコーナーがあるとか、他にはない要素が詰まったコースなんです。さらに天候も大きく変化するため、コースの一部はドライだが、一部は大雨ということもあり、気象条件的にも過酷なのです。そこに、本当のレース好きが200台以上もエントリーしてきて戦いを繰り広げるのです。まさにニュルは、ヨーロッパのモータースポーツの歴史が詰まっていて、クルマもドライバーも勇気がないと挑めないサーキットなのです。だからこそ、僕もチャレンジすることにやりがいを感じています」

では、今年ジェイ・スポーツのTV中継を通じて日本から応援してくれる土屋ファンに注目してもらいたいニュルのポイントはどこだろうか。

「今年トヨタは、新型スープラを投入して挑みますが、僕はLCを使用したチームから参戦します。目的は、このニュルでクルマを鍛える、人を鍛えることにあります。間違いなく、トヨタ自動車が将来作る一般市販車の開発に


M.Hirata


H.Tanaka

ニュルとSFの魅力を語ってくれた土屋武士は今年、蒲生尚弥、松井孝允、中山雄一と組み、レクサスLCでニュルに挑戦する。



M.Hirata

ニュルブルクリンクの現地から日本チームの活躍と熱気をお届け!

ニュルブルクリンク24時間は、スタートを7時間、ゴールまでの6時間半をライブ中継する。オンデマンドでは、それ以外の時間帯もライブ中継するので24時間フルに楽しむことができる。そして現地解説は脇阪寿一が担当し、井澤エイミーがピットレポートを担当する。しかも現地では、ドライバーをゲストに迎えての生実況も予定しているので、もしかすると豊田章雄社長の登場もあり得るかも。また、東京のスタジオでは田中哲也がメイン解説を担当する。まさに、24時間熱いレポートが展開される。



6月21日 深夜1時30分～23日 午前4時「50時間モタスポ祭り!」

日時	時間	番組
6月21日(金)	深夜1:30～午前4:00	セレクション
6月22日(土)	午前4:00～午前4:30	モータースポーツマガジン Mobil 1 The Grid 2019 #9
	午前4:30～午前5:30	WRC世界ラリー選手権2019 Round8 ラリー・イタリア(イタリア)プレビュー+ライブステージ
	午前5:30～午前6:00	WRC世界ラリー選手権2019 Round8 ラリー・イタリア(イタリア)速報 Day1
	午前6:00～午前6:30	WRC世界ラリー選手権2019 Round8 ラリー・イタリア(イタリア)速報 Day2
	午前6:30～午前8:00	WRC世界ラリー選手権2019 Round8 ラリー・イタリア(イタリア)パワーステージ
	午前8:00～午後0:00	セレクション
	午後0:00～午後0:55	GTV2019 ～SUPER GT トークバラエティ～ #4
	午後0:55～午後4:00	スーパーフォーミュラ 2019 第3戦 スポーツランドSUGO予選 LIVE
	午後4:00～午後5:30	セレクション
	午後5:30～午後8:30	FIA 世界ツーリングカー・カップ(WTCR) 2019 第5戦 ニュルブルクリンク(ドイツ)決勝(レース2・レース3) LIVE
	午後8:30～午後10:00	スーパーフォーミュラ 2019 第3戦 スポーツランドSUGO予選
	午後10:00～	ニュルブルクリンク24時間耐久レース[Part1]START LIVE
6月23日(日)	午前5:00～午前6:00	GTV2019 ～SUPER GT トークバラエティ～ #4
	午前6:00～午前7:30	FIA フォーミュラE選手権 18/19 第11戦・予選ベルン(スイス)
	午前7:30～午前8:00	MOTOR GAMES #272
	午前8:00～午後1:00	セレクション
	午後1:00～午後1:30	2019インタープロトシリーズ&KYOJO CUP #1
	午後1:30～午後5:00	スーパーフォーミュラ 2019 第3戦 スポーツランドSUGO決勝 LIVE
	午後5:00～	ニュルブルクリンク24時間耐久レース[Part2]FINISH LIVE
	深夜0:00～深夜2:00	FIA フォーミュラE選手権 18/19 第11戦・決勝ベルン(スイス)
	深夜2:00～深夜3:00	WRC世界ラリー選手権2019 Round8 ラリー・イタリア(イタリア)レビュー
	深夜3:00～午前4:00	FIA 世界耐久選手権(WEC) 18/19【ハイライト】第8戦(最終戦)ル・マン24時間レース(フランス)

※番組名、放送時間等は変更になる可能性があります
※「全日本F3選手権」と「TCRジャパンシリーズ」の放送日時は調整中。決定次第、番組ページにてお知らせされます
※フォーミュラE 第11戦ベルン大会は別チャンネルにて6月22日(土)に生中継を予定

TOYOTA

つながる挑戦であり、ニュルで鍛えられたものが皆さんが将来乗るクルマに生かされている可能性が充分にあるのです。そういう視点でレースを観てもらうのも、ワクワクして面白いと思いますね」

続いて、今年のSF開幕戦でジェイ・スポーツのTV解説を担当した土屋武士にSFの魅力も聞いた。

「今年導入されたSF19は、ダウンフォースが効いていて非常にコーナリングが速いマシンになっていると思います。そして、ドライバーの面々がすごく充実しているのも魅力と言えますね。F1の一歩手前という新たな外国人ドライバーが増え、それを国内の成熟したドライバーが迎え撃つという、ドライバーの真の速さの戦い、独走を許さないというプライドの戦いという部分も面白いですね。本当に毎戦、誰が勝つか分からない、というのはレースレベルの高さを表していると言えます。そのなかでも注目しているのは、アレックス・パロウですね。彼は非凡な才能があり、走行シーンからクルマのコントロール能力が高いということが分かります。あと、山本尚貴がこれまでよりも強い意識を持ちながら、リラックスして挑んでいるところに成長を感じています」

ドライバー視点ならではの見どころを土屋が語ってくれたが、それを参考に50時間連続放送を楽しんで欲しい。



TOYOTA

WRCは第8戦のラリー・イタリアを放映予定。地中海のサルディニア島で開催され、コースはグラベルで道幅が狭いのが特徴。



M.Hirata

全日本F3選手権はスポーツランドSUGOで開催される第9～10戦いずれかの放送を予定するが、日程は調整中となっている。



今年から開催が始まったTCRジャパンは、スポーツランドSUGOで開催される第2戦の放送を予定するが、日程は調整中。



2019 SUPER GT OFFICIAL DVD

最終章1/100秒差の緊張感。

スーパーGTオフィシャルDVDは2019シーズンも決勝ノーカット全8巻＋総集編で構成

GT500クラスにおいて２ℓターボエンジン＋DTM共通モノコックが採用されて６年目。３ワークスの車両は熟成され尽くした感がある。そのなかでも18シーズン、１勝にとどまったニッサンGT-Rは19年シーズンに向けて開発スピードをアップ、さらに体制を一新してライバルに対抗する。少しでもセットやドライビングにミスがあったらQ2に生き残れない……。20年に車両規則が変更されるのを前に、各陣営のタイム差は縮まり、緊迫感も一段増している。GT300クラスも世界のスーパースポーツが集結し、さらに車種が豊富となり、こちらでも僅差の戦いが予想される。

19年もスーパーGTオフィシャルDVDは決勝レースの模様をSCラン以外ノーカット収録。さらに特典映像としてGT500予選アタック車載映像もコースインからノーカット収録する予定です。実況音声はスーパーGTオフィシャルアナウンサーのピエール北川。サーキットでしか味わえない緊張感と興奮をパッケージします。完全保存版としてぜひお買い求めください。



実況音声は場内と同じピエール北川

2019 SUPER GT Official DVD 発売スケジュール

Vol.1	ROUND 1	岡山	発売中
Vol.2	ROUND 2	富士	発売中
Vol.3	ROUND 3	鈴鹿	6月21日(金)
Vol.4	ROUND 4	タイ	7月26日(金)
Vol.5	ROUND 5	富士	8月30日(金)
Vol.6	ROUND 6	オートポリス	10月4日(金)
Vol.7	ROUND 7	SUGO	10月18日(金)
Vol.8	ROUND 8	もてぎ	11月29日(金)
総集編		全戦ダイジェスト	12月26日(木)

価格：⑤を除く①〜⑧　2,100円＋税
⑤2枚組　2,600円＋税（500mileレース）
総集編 2枚組　3,200円＋税
著作：GTアソシエイション　発売：三栄



Round 3 鈴鹿 6月21日(金)発売



好評発売中

Round 1 岡山
Round 2 富士

好評につき今年もやります 年間予約でトールケース収納ボックスプレゼント

2019スーパーGTオフィシャルDVD全8巻（総集編を除く）の年間予約をお申し込みいただいた方には、2019年バージョンのトールケース収納ボックスをプレゼントします（ボックス発送は7月中を予定）。ボックス側面にはSUPER GTのロゴと各ラウンド開催サーキットのコース図を配しました。



全戦分収まる！

収納ボックス完成イメージイラスト
材質は厚手のチップボール紙＋PP加工

全8巻セット価格 18,684円



注意：「総集編」はセットに含まれません。
収納ボックスは全8巻を収めることができるサイズです。

パソコン・スマホから
スーパーGT　DVD　定期　検索

お電話から
0120-223-223（24時間年中無休）

・定期購読（年間予約）のご契約はFujisan.co.jpとなります。
お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。
・お問い合わせ先：富士山マガジンサービス　cs@fujisan.co.jp



＼クルマとレースを感じるコラム／

ピット・イン

いしいしんじ

第55回

透明な「閾」

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

はじめから、うちのひとひは「フェルスタッペンくん」が好きだった。本腰いれてグランプリを見はじめた、四歳の頃から。

二〇一四年、新しくトロロッソに加わった新人ドライバーは、まだ十六歳。公道を走る運転免許を持っていなかった。

「みち、はしれへんのに、サーキットははしれんねん。フェルスタッペンくん」

アロンソ、ライコネンらと比べて、ピンク色の頬の新人には、たしかに「くん」付けが似合った。いちばん年下なのに、コース上ではふてぶてしく、時折アウトから信じられないオーバーテイクをみせる。

才能はある、わがままな子ども。その態度をたしなめる大人たち。顰蹙の買いぶりならば、セナ、シューマッハ並み。クラッ

これからホンダのマシンで、コンストラクターズとドライバーズタイトルの記録、ぜんぶ、ぬりかえんで

シュか追い抜きか。勝利か撃墜か。

子どもには「親」がいる。モータースポーツによく見られる父子の物語。セナには文字通りの「オヤジ」宗一郎がいた。フェルスタッペンくんにはもちろんヨスがいるが、それだけでなく、彼は、世界じゅうの皆が待ち焦がれた息子、という気がした。モータースポーツの申し子。その言動に、いろいろ口出ししたくなるのは、親の心配の裏返しだ。

二〇一九年、兄貴分リカルドが移籍し、フェルスタッペンくんは長男になった。Hマークのパワーユニット。去年、兄貴が勝ったモナコGP。

スタート。好調な77番を、いつでも抜ける、じゃない。レースの流れを感じ、すっとゆるめた。ところが11周目、ピットレーンで「敢えて」行く！　レース自体が「行け！」と叫ぶ、その声を聞いたかのように。

22周目、五秒ペナルティの裁定とともにエンジンに火が入る。あきらかにスピードアップ。けれども危険なし。縁石を踏みもせず滑らかな走りでチャンピオン44番に迫る。

27周目、タイヤの摩耗、雨も合わせ、メルセデス陣営の戦略が複雑にからむ。フェルスタッペンの作戦は、きわめてシンプル。「前を抜くしかない」。

31周目、コンマ5秒差で推移。44番から歯ぎしりが漏れる。モータースポーツのマシンはどれも、透明な「閾」を、微妙なわばりの膜みたいなものを、その全身にまとっている。フェルスタッペンは44番のそれを突っつく、突っつく、突っつく。かき乱し、ともすれば引き裂こうとする。44番はそのバリアをぎりぎりで保ち、45周、60周と逃げつづける。

ヌーベルで一度ぶつかろうが、その「閾」が破れはしなかった。追いすがるほうにしても同じこと。以前なら、オーバーテイクに固執するあまり、みずからの閾を、内側から引き裂いてしまうことがあった。この日はそんな気配が一切なかった。マシン対マシン、チーム対チーム、それ以上に、ドライバー同士の閾の、ギリギリのせめぎ合い。ほんもののそれが78周目まで切れ目なく見られた。

今年のモナコGPが忘れがたいレースとなったのは、それだけが理由でない。この日を境にひとひは「くん」付けをやめた。ただ、マックス、と呼ぶようになった。

「マックス、これからホンダのマシンで、コンストラクターズと、ドライバーズタイトルの記録、ぜんぶ、ぬりかえんで」

「リカルドがミツアナグマやったら、マックスは、熊やん。めっちゃ強い、でっかい熊」

もう子どもじゃない。二十一、という年齢ばかりでない。「すべて出し尽くした」とレース後に語っている、その「すべて」が、マックスにはもう過不足なくわかっている。大人として生まれ変わった、マックス・フェルスタッペン。ペナルティでポディウムを逃しながら、「楽しいレースだった」と。速いだけじゃない、きっと「めっちゃ」強くなる。

絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは6月21日（金）発売です

7月5日号 No.1509 定価580円

※企画内容は変更になる場合がございます。

速報

ル・マン24時間レースレビュー ～中嶋一貴 vs 小林可夢偉 トヨタ〝僚友対決〟の結末～

佐藤琢磨インタビュー ｜ F1ストーブリーグ ｜ F1カナダ ｜ 全日本F3最前線

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS

1 EBBRO 1/24スケールプラスチックキットモデル Citroen DS21　1名様

月一ベースで新製品が登場するEBBROの1/24スケールプラスチックキットモデルからCitroen DS21を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 ゼントセルモ ファンTシャツ　2名様

スーパーGT第2戦富士で勝利し、第3戦を終えた時点でランキングトップに立っているゼントセルモ。迷彩柄をあしらった2019モデルの新グッズを身につけて、サーキットへ応援しに行こう。（サイズ：M、L）※希望のサイズを明記して下さい。
提供：株式会社セルモ
URL：http://www.cerumo.co.jp

3 レーシングポイントバックパック　1名様

今季からチーム名が変更となったレーシングポイント。シンプルなネイビーのベースにチーム名が印象的なバックパックは、軽量で使いやすいこと間違いなし。（サイズ：445mm×335mm）

4 モデューロクリアファイル　2名様

今季はドライバーがナレイン・カーティケヤンと牧野任祐の新コンビとなったModulo Nakajima Racing。マシンカラーリングも変わり、飛躍の一年を目指す。
提供：ホンダアクセス
URL：https://www.honda.co.jp/ACCESS/modulox/modulo/

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2019年6月21日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1508号プレゼント」係

携帯からも応募できます

※携帯からの応募締め切りは2019年6月20日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1508

AS SIGN BOARD

INFORMATION ｜ 気になる情報を速攻チェック



観戦券とキャンプグッズのセット販売も WEC富士6時間 前売りチケット発売中!

6月のル・マン24時間で閉幕する世界耐久選手権（WEC）の2018/19年“スーパーシーズン”。しかし、3カ月足らずのオフシーズンを挟んだ9月には、イギリスはシルバーストンで新たなシーズンが開幕を迎える。

そして10月には第2戦富士6時間が今年も開催。昨年は鈴鹿で行なわれたF1日本GPの翌週という日程だったが、今年はその一週間前、10月4日（金）～6日（日）というスケジュールだ。

このWEC富士ラウンドの前売り観戦券はすでに発売されており、富士スピードウェイの公式サイトのほか、全国のコンビニエンスストアやプレイガイドから購入が可能となっている。

前売り券の価格は大人7200円～、大人ペア1万3000円～という設定。また、保護者同伴時に限り、中学生以下は無料で入場できる。富士における最大のパッシングポイントとなるメインストレートから1コーナーを一望できる『第1コーナーグランドスタンド指定席』や、マシンを間近で観察できる『ピットウォークパス』は数量限定販売となっている。

また、テントなどのキャンプグッズと自由席観戦券がセットとなっている『キャンプヴィレッジパッケージ』も展開されている。気軽にキャンプとレース観戦を楽しみたいという方にオススメだ。

チケットの価格やラインアップの詳細などは、別途記載のオンラインショップに詳しい。チェックしてみてほしい。

■WEC 2019-20シーズン 第2戦 富士6時間耐久レース
●開催日：10月4日～6日
●チケットオンラインショップURL：http://www.fsw.tv/motorsports/ticket/index.html



XPB

ピレリとプーマがコラボスニーカー発表 ソール接地面に本物のトレッドパターンも

サーキットレースの最高峰F1からブランパンGTシリーズのようなハコ車レース、果てはラリー競技まで、今シーズンも幅広いモータースポーツカテゴリーにタイヤを供給しているピレリ。このイタリアのタイヤメーカーが、同じくF1などでレーシングギアが使用されているプーマとコラボレーションし、スニーカー『レプリキャットX』をリリースする。

日本でも昔から市販車用のタイヤが展開され、2018年からは国内参加型レースの最高峰スーパー耐久シリーズにもタイトルスポンサー兼タイヤサプライヤーとして携わるなど、より身近な存在となってきたピレリ。プーマとのコラボにより誕生したレプリキャットXの特徴は、特大のフルラバーアウトソールだ。外観的に目をひくポイントではあるが、接地面にはピレリが展開するロードカー向けタイヤ『CINTURATO Blue』のトレッドパターンが刻まれている。これで乾いた路面はもちろん、雨の日に外出する際に着用しても、濡れた路面に足をすくわれる心配も少なくなりそうだ。

また、シューズ上部には横方向メッシュパネルのマイクロファイバースエードを採用しており、高い通気性とフィット感を実現している。

モータースポーツの世界にインスパイアされたこのスニーカーは、サーキットのなかはもちろん、街中でも映えそうだ。現段階では日本国内では販売されていないが、チェックしておきたい一品であることは間違いないだろう。

■PUMA Replicat -X
●米国での販売価格：120ドル（約1万3000円）
●プーマ公式サイト
URL：https://jp.puma.com/



PUMA


SAN-EI
CORPORATION

No. 1508

auto sport

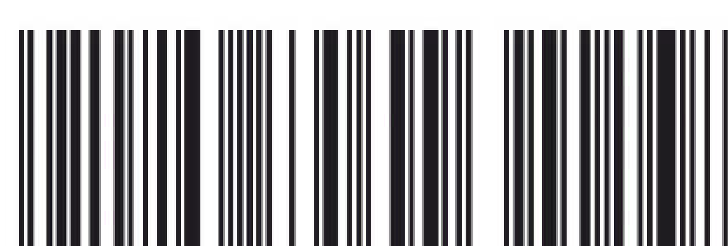
オートスポーツ 2019 6/21号

auto sport 2019年6月21日号（隔週金曜日発売） 2019年6月7日発売 第56巻第12号 通巻1508号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価580円

本体537円

雑誌 29663-6/21



4910296630699
00537

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷